SKRZYDLATA POLSKA

ORAZ GOŚCINNIE
z okazji
DNIA
WOJSKA POLSKIEGO

Żołnierz Polski TYGODNIK

NR 41 (901) ● 13. X. 1968 ● ROK XXIV/XXXVIII ● CENA ZŁ 2

Cechą współczesnego umundurowania żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego jest dostosowanie do warunków służby i wymogów współczesnej techniki. O modzie wojskowej — patrz str. 4.

Foto: WAF — St. Iwan

XXV

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-1000020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-1000024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

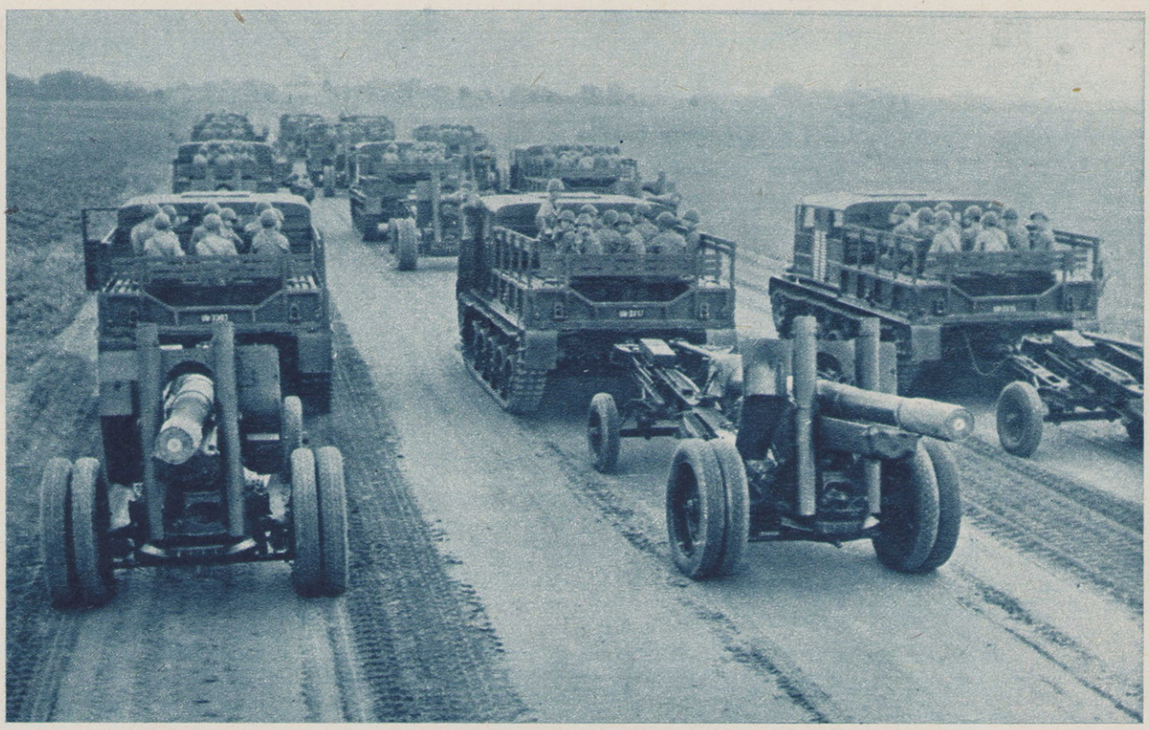
DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 8129 N-77

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61



Jednostka artyleryjska w marszu.

Żołnierz Polski TYGODNIK

CZUJNI STRAŻNICY

Pplk EDWARD FRANKOWSKI

BUCHNĄŁ pierwszy strzał. Za nim drugi, trzeci... Kanonada artyleryjska nasilała się z minuty na minutę.

— Zniszczyć stanowiska ogniowe „nieprzyjaciela"! Rozbić jego punkty oporu! — brzmiał rozkaz.

Jednostka artyleryjska weszła do akcji. Niszczyła cele „wroga".

Wzbijały się w górę wysokie fontanny ziemi, wyrastały pióropusze dymu, bitewny zapach niósł się daleko... Obsługa działa zwijała się jak pod Turzyskiem. Ruchy oszczędnie odmierzone. Jeszcze jeden pocisk i jeszcze jeden. „Wróg" nie wyjdzie żywy spod tej nawały ognia.

* * *

Nie, nie jest to opis bitwy nad Bugiem, Wisłą czy Odrą. Tak co prawda wyglądałby, gdyby była wojna.

Frontem jest dziś oznaczona linia, nieprzyjacielem — umowne punkty, kwadraty. Tylko ogień, tylko żołnierski wysiłek nie jest umowny. Istnieje w przeciwieństwie do wyimaginowanego wroga. Szybkość, sprawność, współdziałanie jednostek i pododdziałów.

Obóz ćwiczeń. To wielka szkoła sprawności naszej ludowej armii. Cały rok podnosi żołnierz swe bojowe, moralne i polityczne kwalifikacje, uczy się, jak wykrywać wroga, obezwładniać go, jak lepiej — po mistrzowsku — władać bronią. Ale poszczególne ogniwa żołnierskich umiejętności w jeden wielki łańcuch spinają właśnie zajęcia na obozach ćwiczebnych. Tu potrzeba okazać cały kunszt.

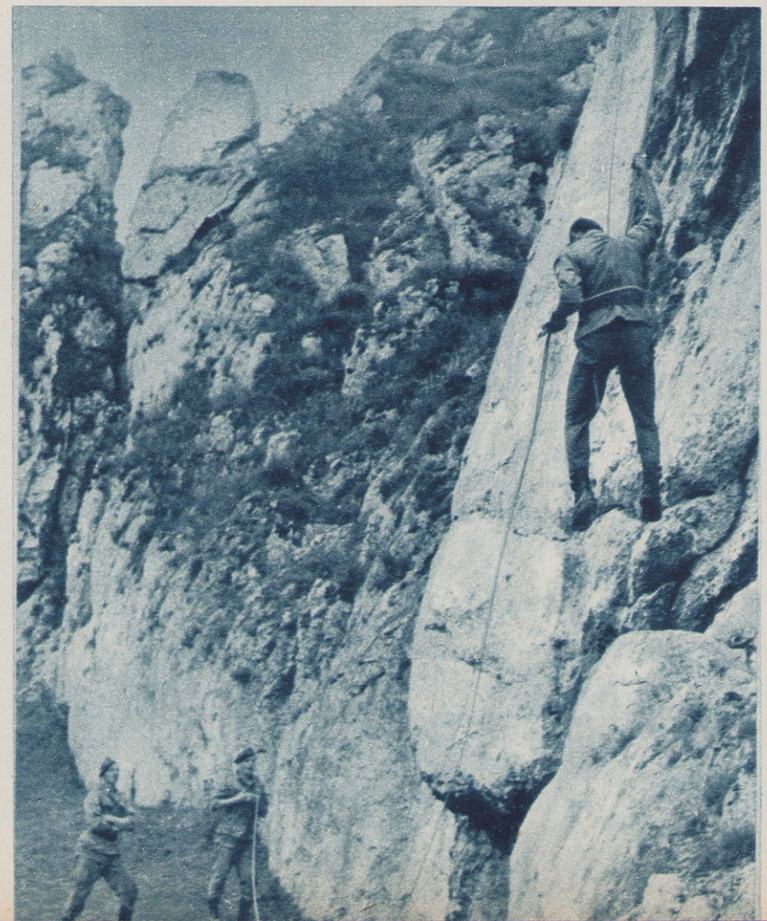
I wtedy to widać najlepiej, jaki jest nasz żołnierz. Oto drużyna kaprala Króla. Na ostatnich zajęciach taktycznych po mistrzowsku wykonała swoje zadania bojowe. Wszyscy razem kopali stanowiska, pomagali łącznościowcom rozwinąć linię telefoniczną, by ich pododdział wypadł celująco. I nikt by chyba nie uwierzył, że jeszcze rok temu ci ludzie grzeszyli nierzadko sobkostwem, egoizmem, patrzeniem jedynie na swój koniec nosa...

Ci, którzy służyli w wojsku przed wojną, pamiętają doskonale, jak sypały się na żołnierza, niby z rogu obfitości — rozliczne kary, wymierzane przez kaprala i szefa kompanii, porucznika i kapitana. Nie było bodaj dnia, by któryś żołnierz nie dostał aresztu, nagany. A jak się dało — to i pod żebro szturchnął podoficer-zupak.

— Ambicją naszej drużyny — opowiada kpr. Król — jest, by ani jeden żołnierz nie był karany. Chcemy również, by wszyscy mieli bardzo dobre wyniki wyszkolenia. Tak zamierzamy uczcić 25-lecie naszego wojska i V Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

DOKOŃCZENIE NA STR. 5

Ćwiczenia w trudnym terenie górskim. Foto: autora



z lotniczego podwórka

● PONAD 150 najmłodszych żołnierzy z lat wojny z faszyzmem hitlerowskim wzięło udział w uroczystym spotkaniu „Synów Pułków", które odbyło się 29 września w 1 Praskim Pułku Zmechanizowanym I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki. Spotkanie to, poświęcone uczczeniu pamięci udziału młodocianych żołnierzy w walce wyzwoleńczej narodu polskiego, było jedną z uroczystości tegorocznego jubileuszu 25-lecia powstania ludowego Wojska Polskiego. Wśród „Synów Pułku" byli m. in.: ppłk Henryk Sitarek, kpt. pil. Hieronim Kowalski, st. sierż. Stanisław Wroczyński, kpt. Tadeusz Tyburski, noszący obecnie stalowe mundury lotników oraz Witold Tracz, znany instruktor spadochronowy, pracujący obecnie w Instytucie Lotnictwa w Warszawie.

★

● MIESZKAŃCY wsi Dys w w powiecie lubelskim otrzymali nową szkołę, ufundowaną przez żołnierzy i oficerów wojsk lotniczych. Mieści się ona w pobliżu pierwszego polowego lotniska, powstałego w 1944 r. po wyzwoleniu Lubelszczyzny. Stacjonowały na nim eskadry pierwszych pułków lotniczych „Warszawa" i „Kraków". W uroczystości przekazania szkoły wziął udział dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

★

● WE WROCŁAWIU na Strachowicach czynna była we wrześniu, z okazji Dni Lotnictwa, wielka wystawa lotnicza (największa tego typu ekspozycja na Dolnym Śląsku), zorganizowana z rozmachem staraniem wojska i Aeroklubu Wrocławskiego. Eksponowano na niej samoloty cywilne i wojskowe, szybowce, śmigłowce, sprzęt ratowniczy i wyposażenie pilotów. Cieszyła się ona wielkim zainteresowaniem społeczeństwa. Uroczystego otwarcia wystawy dokonał 15 września przewodniczący Prezydium RN m. Wrocławia, prof. Bolesław Iwaszkiewicz.

★

● ŻOŁNIERZE — realizatorzy czynu zjazdowego wojsk lotniczych spotkali się w Poznaniu z dowódcą Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim. Podczas spotkania wyróżniającym się aktywistom wręczono medale i dyplomy.

★

● W STOLICY Dolnego Śląska, we Wrocławiu, rozegrano we wrześniu II Spadochronowe Mistrzostwa Armii Zaprzyjaźnionych. Zakończyły się one wielkim sukcesem reprezentantów Wojska Polskiego. W konkurencji drużynowej spadochroniarze WP uzyskali 43 pkt, reprezentanci Armii Radzieckiej — 41 pkt, Bułgarskiej Armii Ludowej — 33 pkt i Narodowej Armii Ludowej NRD — 27 pkt. Indywidualnie triumfował Władysław Koźmiński (WP) — 991,9 pkt, przed Pantelejewem (Armia Radziecka) — 976,6 pkt. i Soleżyńskim (WP) — 968,4 pkt; czwarty był Mueller (NRD), piąty — Dudar (ZSRR), a szósty Ligocki (WP). Zawody wykazały bardzo wysoki poziom wyszkolenia spadochroniarzy Armii Zaprzyjaźnionych.

★

● NA zaproszenie Związku Lotniczego Jugosławii przebywała w Belgradzie delegacja Aeroklubu PRL: prezes Stefan Antosiewicz i sekretarz generalny płk pil. Stanisław Skalski, która podpisała tam umowę o współpracy lotniczo-sportowej na rok 1969 pomiędzy Aeroklubem PRL i Związkiem Lotniczym Jugosławii.

★

● W PLL LOT ogłoszony został Turniej Młodych Mistrzów Techniki roku 1968. Trwa on cały rok 1968 i obejmuje dwa oddzielne konkursy: Konkurs „A" — na najlepszy debiut wynalazczy. Konkurs „B" — mogą w nim uczestniczyć młodzi wynalazcy i racjonalizatorzy, którzy zgłoszą przynajmniej jeden z przyjętych przez PLL LOT do wykorzystania projektów wynalazczych. Turniej przeznaczony jest dla młodzieży w wieku do lat 30, pracującej w PLL LOT. Tematyka prac konkursowych musi być więc ściśle związana z działalnością przedsiębiorstwa i dotyczyć, na przykład usprawnienia obsługi pasażerskiej i towarowej, rezerwacji miejsc w samolotach, obsługi technicznej samolotów, a także organizacji pracy we wszystkich służbach PLL LOT. Laureaci obu konkursów otrzymają nagrody pieniężne, zachowują też prawo do wynagrodzenia za wykorzystanie ich projektów.

★

● W WYŻSZEJ Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie przebywała 300-osobowa grupa nauczycieli z województw południowowschodnich kraju. Zapoznała się ona z tradycjami lotnictwa polskiego, metodami szkolenia i wychowania dęblińskiej „Szkoły Orląt". Ta sama grupa nauczycieli gościła następnie w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego w Oleśnicy, gdzie zapoznała się z procesem szkolenia personelu technicznego lotnictwa.

★

● W CENTRUM Szybowcowym APRL w Lesznie odbył się w dniach 3—16 października doskonalący kurs metodyczny dla instruktorów szybowcowych z aeroklubów regionalnych. Celem kursu, którym kieruje komendant CS Józef Dankowski, jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa szkolenia i treningu szybowcowego, drogą poprawy przygotowania zawodowego instruktorów.

★

● NOWINKI filmowe. Zawiadamiamy naszych Czytelników, że przy polskim filmie fabularnym pt. „Hasło Korn", który wszedł niedawno na ekrany kin, wyświetlany jest film dokumentalny „Bitwa o Anglię", produkcji „Czołówki" (realizacja W. Ronisz). Awizowany już przez nas film radziecki „Skrzydła Października" (barwny reportaż z parady lotniczej w Domodiedowie w 1967 r., nawiązujący do 50-lecia lotnictwa ZSRR) ma polski dodatek pt. „Obskakiwacze" (o skoczkach doświadczalnych), produkcji Wytwórni Filmów Dokumentalnych w Warszawie (realizacja Jerzy Kaden).

★

● W KIELCACH tamtejszy aeroklub zorganizował po raz pierwszy „Świętokrzyski Tydzień Skrzydeł". Na lotnisku w Masłowie odbyły się z tej okazji zawody samolotowe, międzymiastowe zawody modelarskie: Kraków — Radom — Kielce, zawody spadochronowe, koncert, wieczornica lotnicza w kieleckim kinie „Moskwa", przegląd filmów lotniczych oraz wiele spotkań młodzieży z lotnikami. Gościli w tym czasie w Kielcach m. in.: płk pil. Stanisław Skalski, płk pil. Witold Łokuciewski, dowódca 1 pułku „Warszawa" ppłk pil. Ryszard Grundman, pisarz Władysław Leny-Kisielewski i kierownik Muzeum Lotnictwa w Krakowie mgr Marian Markowski. Kieleckie „Słowo Ludu" zorganizowało wspólnie z Aeroklubem Kieleckim ciekawy konkurs lotniczy pn. „Lotnictwo polskie — wczoraj i dziś".

★

● ZNANY w Radomiu skoczek-instruktor Stanisław Larek (ponad 1500 skoków), wystąpi w odcinku „Most" popularnej serii filmowej „Czterej pancerni i pies".

„ŻOŁNIERZ POLSKI" POZDRAWIA LOTNIKÓW

PISANIE wstępnych słów na tym właśnie miejscu nie przychodzi mi z łatwością, ponieważ w „Skrzydlatej Polsce" występowałem zawsze w zupełnie innym charakterze: reportażysty, felietonisty i beletrysty lotniczego. Miałem nawet tę satysfakcję, że moje książki były w „Skrzydlatej" recenzowane. W sumie wzajemne nasze związki trwają już ponad lat 15, a nie jest to przecież mało. Proste przyzwyczajenie każe mi więc pisać bardziej swobodnie, niż czyni się to na ogół przy wielkich uroczystościach.

Z okazji 25-lecia ludowego Wojska Polskiego „Żołnierz Polski" występuje w tym numerze na łamach „Skrzydlatej Polski" bratniego nam niezmiennie czasopisma, rewanżując się tym samym za miłą jego gościnę w naszym numerze na tegoroczne Święto Lotnictwa. Wymieniając materiały, chcieliśmy zadokumentować, właśnie poprzez wspólnotę naszych czasopism, wspólnotę polskiego lotnictwa wojskowego i cywilnego, w ogóle wspólnotę wszystkich ludzi lotnictwa w Polsce Ludowej.

„Żołnierz Polski" podejmuje często tematykę lotniczą. Oczywiście, nie czyni tego szeroko i z takim znawstwem rzeczy jak „Skrzydlata Polska", niemniej mogę powiedzieć, że stara się dotrzymać kroku pod dźwięki „Marsza Lotników". Niech zapewnienie, że nadal będzie to czynił, uspokoi wszystkich miłośników pięknej sztuki latania. Fakt, że właśnie „Żołnierz Polski" jest współorganizatorem zimowych zawodów spadochronowych i dziennikarskiego rajdu lotniczego, także mówi za siebie.

Przedstawiając materiały z różnych rodzajów wojsk naszych sił zbrojnych, pragnęliśmy wyrazić myśl o ich wzajemnym ścisłym związku, w tym — związku z wojskami lotniczymi. Bez tego nie ma nowoczesnych sił zbrojnych. A ludowe Wojsko Polskie w swą 25 rocznicę spełnia ten najważniejszy postulat narodowy, jakim jest maksymalny poziom gotowości bojowej w służbie Socjalistycznej Polski.

Pragnę na tym miejscu przekazać w imieniu naszego zespołu redakcyjnego wszystkim Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" serdeczne żołnierskie i lotnicze pozdrowienia.

Ppłk EUGENIUSZ BANASZCZYK

AKCJA ŚMIGŁOWIEC!

„Panoramy Północy" ● „Wiraży" ● „Skrzydlatej Polski"

AEROKLUB KIELECKI ODPOWIADA NA NASZ APEL

W nadesłanym nam piśmie z Kielc czytamy m. in.:

„Odpowiadając na apel „Panoramy Północy", „Wiraży" i „Skrzydlatej Polski", my, członkowie Aeroklubu Kieleckiego, przekazujemy na konto zakupu śmigłowca sanitarnego dla Centrum Zdrowia Dziecka sumę 216 zł (słownie: dwieście szesnaście złotych).

Idea budowy Centrum Zdrowia Dziecka i zakup dla niego lotniczej karetki pogotowia, jaką będzie śmigłowiec sanitarny, jest nam również bliska jak każda inna akcja upamiętnienia walk i męczeństwa. W ślad za załogą oddziału PKS w Skarżysku, która jako pierwsza w kraju odpowiedziała na apel „Akcja Śmigłowiec", my, członkowie aeroklubu, którym bliska jest ta sprawa, znamy i wiemy, co to tragedia i groza wojny. Już uprzednio załoga nasza podjęła zbiórkę na ten cel. Z chwilą jednak, gdy wyszedł ponownie apel „Akcja Śmigłowiec", dołączamy się symbolicznym datkiem w imię powstania pomnika, który nie tylko utrwali pamięć o bohaterstwie i męczeństwie, lecz zarazem służyć będzie dzieciom, pokoleniom, które już nie znają tragedii, a które będą wiedzieć, że cały ten kompleks stanowić będzie akt upamiętnienia bohaterstwa, ofiarności i cierpienia polskich dzieci w czasie minionej wojny."

Przypominając wszystkim Czytelnikom o tym apelu, prosimy o przekazywanie wpłat na konto bankowe Olsztyńskiego Wydawnictwa Prasowego RSW „Prasa":

OLSZTYN, NBP — I Miejski, 1050/6/271 z dopiskiem:

AKCJA ŚMIGŁOWIEC!
PRZYPOMINAMY
AKCJA ŚMIGŁOWIEC — TRWA!

HARCERZOM — OWOCNYCH OBRAD!

W dniach od 14 do 16 października br. toczyć się będą w Warszawie obrady IV Zjazdu Związku Harcerstwa Polskiego. Zaprezentuje on społeczeństwu, jak Związek Harcerstwa Polskiego zrealizował wytyczne IV Zjazdu PZPR w sprawie ideowego oddziaływania na dzieci i młodzież, jak wychował swych członków — dziewczęta i chłopców. Podsumuje i oceni czteroletni okres pracy ZHP od III Zjazdu (kwiecień 1964 r.) i realizację podjętych na nim uchwał.

Zjazd ustali też program harcerskiej pracy na lata 1968—1973, program, którego podstawę stanowi przedyskutowany już przez ogół instruktorów projekt uchwały zjazdowej „Polsce Ludowej — serca, myśli, czyn".

Na poprzednim Zjeździe przyjęto „Kierunek na 2 miliony". Było to zobowiązanie instruktorów ZHP wobec Partii i społeczeństwa, iż harcerstwo obejmie wychowaniem dla socjalizmu nowe rzesze dzieci i młodzieży. Zobowiązanie to zostało w pełni wykonane. Związek, który liczył w roku 1964 — 1 340 tys., wzrósł (dane z 15.V.1968 r.) do 1 925 524 zuchów, harcerzy i instruktorów.

Wzrost ten stał się możliwy przede wszystkim dzięki zwiększeniu liczby instruktorów harcerskich — społecznych wychowawców, ludzi wielu zawodów oddających dobrowolnie część swego wolnego czasu trudnej i odpowiedzialnej pracy wychowawczej. Jeśli w 1963 r. instruktorów było zaledwie 40 849, to w 1968 r. w ZHP działało ich już 67 tys. Ta duża rzesza instruktorów stanowi ważne ogniwo ogólnopolskiego frontu wychowania.

Wysunięte przez III Zjazd ZHP generalne zadania rozszerzania i pogłębiania zasięgu oddziaływania ideowego i wychowawczego na dzieci i młodzież — skonkretyzowano w programie działania, kiedy nawiązuje do rzeczywistości społecznej kraju, do zainteresowań, potrzeb i dążeń młodzieży.

Echa Lotnia

Oprócz realizacji podstawowego programu organizacja stwarza możliwość wszechstronnego rozwoju członków ZHP, pogłębiania wiedzy i umiejętności w wybranej przez siebie dziedzinie. Służy temu stały rozwój ilościowy drużyn specjalnościowych: Młodzieżowej Służby Ruchu, przeciwpożarowych, łączności, wodnych, żeglarskich, artystycznych, filmowych i fotograficznych, Czerwonych, Błękitnych i Zielonych Beretów, **lotniczych**, turystyczno-krajoznawczych, teatralnych itp. (wszystkich drużyn specjalnościowych jest obecnie 8 436, a w 1967 r. było 7 593). Ponadto w ramach Związku działa szereg klubów łącznościowych i stanic wodnych, które skupiają młodzież zorganizowaną i niezorganizowaną, realizując w nich program specjalistyczny, dzięki któremu młodzież zdobywa odpowiednie uprawnienia państwowe.

Aktualnie przed Związkiem stoją ważne zadania pogłębienia pracy ideowo-politycznej wśród kadry instruktorskiej, praktycznej realizacji zasad ciągu ruchu młodzieżowego, wyrażającego się w oddziaływaniu ideowo-politycznym na młodzież, stworzenia organizacyjno-materialnych warunków dla działalności 2-milionowej organizacji.

Witamy serdecznie IV Zjazd ZHP, a harcerzom-delegatom życzymy owocnych obrad. Jesteśmy przekonani, że atrakcyjna dla dzieci i młodzieży tematyka lotnicza będzie coraz szerzej wykorzystywana w pracy Związku Harcerstwa Polskiego. Działalność harcerstwa wzbogaci młodzieżowy ruch lotniczy o nowe, piękne tradycje, przyczyniając się tym samym do dalszego rozwoju polskich skrzydeł. **(yy)**

Żołnierz Polski TYGODNIK

Jak Czytelnicy zepewne pamiętają, z okazji Święta Lotnictwa „Skrzydlata Polska" gościła na łamach tygodnika „Żołnierz Polski". Obecnie, z okazji Dnia Wojska Polskiego, miło nam jest gościć u siebie „Żołnierza Polskiego", którego redakcja przygotowała materiały, jakie publikujemy na okładce, stronie 2 oraz stronach niniejszych.

Za mundurem panny sznurem

MODA — tęcza pomysłów, fasonów, wzorów, modeli (i modelek), to... to oszałamiające tempo zmian — wirujące koło. Słowo od wiek wieków modne i respektowane także wśród kręgów zmilitaryzowanych. W swojej przeszłości moda wojskowa nie zawsze odpowiadała potrzebom wojska, jego metodom walki. Ubiór starożytnych wojowników, rycerzy średniowiecznych czy żołnierzy czasów nowożytnych, nie był ich dobrym sojusznikiem. Jak pouczа historia, m. in. przyczyną wielkich strat, jakie poniosła armia Napoleona Bonapartego w wyprawie na Moskwę (1812 r.), było nieodpowiednie umundurowanie armii.

Druga połowa ubiegłego stulecia radykalnie zmieniła dotychczasowe tradycje „mody wojskowej". Po raz pierwszy wysunięto sprawę racjonalnego umundurowania. Wzory i barwy stają się tylko elementem pomocniczym. Wojskowi specjaliści od mody wyciągnęli właściwe wnioski z lekcji historii, jakie na przestrzeni wieków odbierały armie całego świata.

Polska nowa „moda wojskowa" powstała w XIX wieku. Okres dwudziestolecia międzywojennego — świadek odrodzonego państwa Polskiego, przynosi z sobą zainteresowanie racjonalnym umundurowaniem. Własne wojsko, we własnym, polskim mundurze.

Druga wojna światowa odsunęła na dalszy plan prace prowadzone nad umundurowaniem, jego funkcjonalnością i estetyką. Po wojnie zostały one na nowo podjęte. Wykorzystano elementy funkcjonalności umundurowania innych państw, zaobserwowane w okresie działań wojennych. Ale zanim jeszcze dopracowano się nowych wzorów, wojsko było ubierane w mundury według starych, przedwojennych wzorów.

Minęło 25 lat od powstania Ludowego Wojska Polskiego i moda wojskowa zmieniła swoje oblicze. Współczesne umundurowanie zachowało tylko niektóre elementy tradycjonalne. Obecnie jego zasadniczą cechą jest dostosowanie do warunków służby, do wymogów współczesnej techniki. Specjaliści mundurowi nie zapomnieli także i o estetyce umundurowania. Uwzględnili takie zmiany, jakie nieodwracalnie nastąpiły w ubiorach cywilnych. A więc: poły tradycyjnie długich płaszczy zostały skrócone; podkładki w ramionach kurtek i płaszczy, nadające sylwetce kanciaste kształty — usunięte; nogawki spodni — zwężone. Zmniejszył się ciężar mundurów w wyniku nowej konstrukcji i nowych wzorów. Również wprowadzenie surowców syntetycznych zmniejszyło ogólny ciężar umundurowania. Po tak przeprowadzonych zabiegach kosmetycznych wojskowi odetchnęli — uzyskali większą swobodę ruchów.

Współczesne umundurowanie — to nie tylko higieniczne, lżejsze i wygodniejsze ubiory. Jest ono estetyczne — i co tu ukrywać — MODNE!

Nad ważną sprawą mody wojskowej pracuje cały sztab ludzi w mundurach — pracownicy Departamentu Służby Mundurowej WP. Dyskutują, poprawiają, udoskonalają współczesne wojskowe ubiory, w większym stopniu dostosowując je do współczesnych warunków życia w wojsku.

JADWIGA KORZENIOWSKA

KONWÓJ

Foto: St. Syndoman

WZRASTAJĄ obroty silnika. Ziemia ucieka szybko pod kadłubem. Silnik pracuje równo. Spoglądam na siedzącego przed nami pilota. Jakby wyczuł mój wzrok, odwraca się z uśmiechem, unosząc kciuk do góry. Wszystko w porządku. Przeskoczyliśmy brzeg morski. Przypominam sobie, co usłyszałem na lotnisku: nad morzem najważniejsze jest dokładne utrzymywanie warunków lotu — kursu, prędkości i czasu. Od tego zależy powodzenie. Mamy zadanie wykrycia okrętów podwodnych, które atakować będą konwój.

Gdzieś daleko w morzu płyną niszczyciele. Mamy je ochraniać. Dwa z nich, „Groma", „Wichra" znamy dobrze. Już dawniej zawarliśmy z załogami trwałe przyjaźnie. Nie mogło być zresztą inaczej. Marynarze z tych okrętów — to ludzie ambitni i kochający swoją służbę. Nic tedy dziwnego, że wśród innych załóg zajmują poczesne miejsce. Największym osiągnięciem „Wichra" w ubiegłym roku było zajęcie przodującego miejsca wśród zespołu niszczycieli. Ocena komisji brzmiała lakonicznie: wszystkie zadania okrętu wykonane na bardzo dobrze!

Co się za tym suchym stwierdzeniem kryje? Krótko można by odpowiedzieć: ogromny wysiłek wszystkich ludzi. Wszystkich, to słowo należy podkreślić wielokrotnie. Takie są warunki współzawodnictwa. Nie może być ogniw słabych. Czyżby tam właśnie spotkali się sami wybrani, najlepsi? Nic podobnego. Zresztą jest to niemożliwe. Skąd bowiem można wiedzieć, jakim okaże się młody człowiek w trudnych warunkach morskiej służby? Marynarze, jak wszędzie, są różni, a mimo to ambitny cel osiągnięto. Nie ulega wątpliwości, dokonano tego dzięki wpływowi, jaki wywierał ruch przodownictwa i współzawodnictwa. Okazało się, że jeśli cel jest precyzyjnie określony, to mimo iż jego osiągnięcie nie przychodzi łatwo, ambicja bierze górę nad ludzkimi słabościami. Krzepną charaktery, krystalizują się postawy, utrwalają przyjaźnie. Tworzą się wartości wyższe niż przewidują schematyczne założenia. Tak było i na „Wichrze".

Brzegu już nie widać. Wokół woda. Połyskująca w słońcu tafla, na której nie ma gdzie zaczepić wzroku. Żadnych charakterystycznych punktów, tak jak to jest podczas lotu nad lądem. Według czego tu poprawić kurs, by dokładnie wyjść na cel? Widziałem, że w momencie przelotu nad brzegiem, pilot uruchomił stoper. Kontroluje więc swój lot i możemy być spokojni.

Pod nami morze. Miejscami ciemne, miejscami jasne, szafirowe. To zależy od dna. Jak okiem sięgnąć jest pusto. Nie rezygnuję z poszukiwań. Wreszcie dostrzegam, bardzo daleko, dwie jasne kreski. Wydłużają je białe smugi piany. Przypuszczam, że idą na maksymalnej prędkości, ale może się mylę. Zagaduję o to pilota. Widzę, że jest skupiony. Najprawdopodobniej mijają ostatnie sekundy trasy.

Ten drugi niszczyciel — to pewnie „Grom". Tam też jest niezwykła załoga. Właśnie oni postanowili, mimo że okręt należy do dużych jednostek, zdobyć miano okrętu Służby Socjalistycznej. Rzecz bez precedensu. Po raz pierwszy w Marynarce Wojennej tak duża jednostka zgłosiła swój akces w tym współzawodnictwie. O podobne wyróżnienie walczyły już mniejsze okręty: ścigacze, trałowce, w tym roku o zdobycie tego tytułu ubiega się także niszczyciel. Inicjatywa wyszła od mechaników — działu, jak wiadomo najtrudniejszego. Trochę zaskoczyło to załogę, ale skoro oni, mechanicy, przy wszystkich komplikacjach związanych z utrzymaniem maszyn w stanie bezawaryjnym, podejmują się walki, inni nie mogli okazać się gorszymi. Ten odruch zdrowej ambicji zadecydował. Słowo się rzekło. Reszta zależy, jak wiadomo, od nich samych, od wszystkich bez wyjątku członków załogi.

Spotkaliśmy więc już dwie znajome jednostki. Chociaż dzieli nas

Współczesne umundurowanie — to nie tylko higieniczne, lżejsze i wygodniejsze ubiory. Jest ono estetyczne i modne, co widać na powyższym zdjęciu.
Foto: WAF — St. Iwan

znaczna odległość, są nam bliskie i znane. Przyjemnie wiedzieć z kim się współdziała.

Za chwilę, jak się domyślam, przystąpimy do stawiania bariery wykrywającej okręty podwodne.

Skręt...

— Poszła — słyszę głos pilota meldującego o wykonaniu zadania.

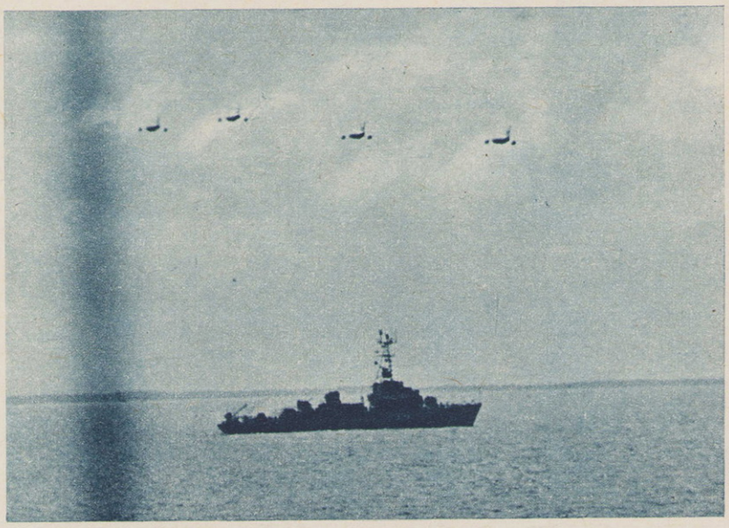
Przepatruję powierzchnię wody. Gdzieś pod zbrużdżoną falami płaszczyzna morza płynie okręt podwodny. Nie wypatrzymy go teraz. Czas wracać. Żeby choć wyszedł na głębokość peryskopową. Wtedy już by nam nie uszedł. Lampka kontrolna przyrządu wykrywającego cel jest ślepa. Trochę halsujemy, lecąc to w jedną, to w drugą stronę. Nic, cisza w przyrządach i na wodzie. Wrócimy tu po napełnieniu zbiorników. Tymczasem nadlatują na nasze miejsca inni. Akcja osłony konwoju trwa. To dopiero początek.

Nasi podopieczni pozostają pod dobrą opieką.

Wróciliśmy. Podwodny przeciwnik nie wie, że jest śledzony z powietrza. Ścigacze „chodzą", węsząc na wszystkie strony. Podwodnika nie widać, ale na moment zapaliła się lampka z napisem: cel. A więc jednak. Poprawiamy kurs. Wzmaga się napięcie towarzyszące „polowaniu". Błyska ponownie lampka. Ku wodzie leci bomba orientacyjna. Znów robimy skręt. Mruga zielenią lampka sygnalizacyjna. Przelatujemy nad celem. Kolejna bomba orientacyjna... i zmykamy. Paliwo na ukończeniu. Po drodze mijamy ścigacze. Przez radio podają, że mają kontakt z podwodnikiem. Dziękują za sprawne współdziałanie.

Bierzemy kurs ku brzegowi. „Po drodze" przemyka pod nami rozpędzone stado kutrów torpedowych. Woda pieni się, wyskakuje wysoko. Oczy mamy pełne odblasków słońca. Świetlisty pył faluje nad wodą. Niespodziewanie wyskakuje brzeg. Jeszcze chwila i — lotnisko.

ADAM KOŁODZIEJCZYK



Polskie odrzutowce nad niszczycielami Marynarki Wojennej.
Foto: J. Zelman

KRÓTKA SERIA

OSZCZĘDNOŚCI

Nasze Wojska Obrony Powietrznej Kraju mogą się poszczycić dużymi oszczędnościami, zdobytymi dzięki dobrze rozwijającemu się racjonalizatorstwu. I tak, w 1964 roku suma uzyskanych oszczędności dzięki zastosowaniu projektów racjonalizatorskich, wynosiła w WOPK 543 958 zł, w ubiegłym roku już 30 096 173 zł.

SIŁA OGNIA

Obliczono, że 1 Warszawska Dywizja Zmechanizowana im. T. Kościuszki dysponuje obecnie pięciokrotnie większą siłą ognia niż jej poprzedniczka z okresu bitwy pod Lenino.

SPOŁECZNA POSTAWA

Trwałym dorobkiem żołnierzy służby kolejowej Pomorskiego Okręgu Wojskowego stały się rezultaty czynów społecznych. Wartość wykonanych prac na rzecz wojska i gospodarki narodowej oceniono na 1 400 000 zł. Ponadto żołnierze oddali honorowo 150 litrów krwi na potrzeby lecznictwa, oficerowie wygłosili ponad 250 prelekcji na spotkaniach z ludnością cywilną i młodzieżą szkolną.

ARMADA POWIETRZNA

Polskie lotnictwo jest stale modernizowane. W ciągu ostatnich 15 lat do wyposażenia naszej armady powietrznej wprowadziliśmy 10 typów nowych samolotów odrzutowych o coraz bardziej doskonałych parametrach. Nasz ultraszybki SU-7 odznacza się ogromną mocą silnika.

UMUNDUROWANA SZKOŁA

W ostatnich latach ludowe Wojsko Polskie wyszkoliło około 8 tys. traktorzystów, ponad 6 500 żołnierzy w zakresie chemizacji rolnictwa. Każdego roku przeszło 3 tys. żołnierzy uczestniczy w kursach przygotowawczych do złożenia egzaminu na tytuł robotnika wykwalifikowanego. W czasie pełnienia zasadniczej służby wojskowej tysiące żołnierzy zdobywają zawód o specjalnościach przydatnych dla gospodarki narodowej.

SIERŻANT UŚMIECH MA GŁOS

PILOT NA BIEŻNI

Zaraz po starcie jeden z zawodników wyraźnie wysunął się na czoło.

— Przewidywałem, że tak ich odstawi.

— Skąd ta pewność?

— Wiadomo, od tygodnia lata na najszybszym odrzutowcu.

REKONWALESCENCI

Po powrocie ze szpitala kapral Wiśniewski zwierza się koledze:

— Wiesz, miesiąc leżałem w gipsie.

— Co, łóżek nie było?

MIĘDZY MUCHAMI

Mucha-samiec, zwraca się do muchy-samicy:

— Zejdź z tej tarczy, bo cię zastrzelą.

— Nie obawiaj się, kochany. Ci żołnierze bardzo celnie strzelają.

ORZEŁ I ARMATA

Stary orzeł poucza swe pisklę:

— Jak wyrośniesz, to będziesz szybował niczym samolot. Ale jak będziesz przelatywał nad działonem kaprala Nowaka, to lepiej nie udawaj samolotu, bo to może się źle skończyć...

CZUJNI STRAŻNICY

DOKOŃCZENIE ZE STR. 2

Ani jednej kary... I to nie w ciągu tygodnia czy miesiąca. A może dyscyplina jest słabsza? Czyżby? A wyniki strzelania? A wyszkolenie polityczne? Gdzie nie ruszymy — dostaniemy odpowiedź: bardzo dobrze.

Taka już jest drużyna kpr. Króla. On zaś sam — typowy podoficer ludowej armii, aktywista partyjny — jeden z wielu nowych dowódców. Inne wojsko, inna — moralność żołnierza, podoficera, oficera.

* * *

Ciekaw byłem, jak wygląda dziś popularna dawniej kompanijna „oferma", z której, jak wojsko wojskiem, zawsze się naśmiewano, pokpiwano.

Bombardiera Szafrańca zastałem w świetlicy. Uczył akurat kanoniera Maciąga dość trudnych wyliczeń matematycznych. Postępy są coraz większe. Nie takich zresztą rzeczy nauczył już Maciąga.

Wewnętrzną potrzebą przyszłego podoficera, od niedawna członka partii, jest stale komuś pomagać, kogoś uczyć. Pomaga więc koledze zrozumieć niełatwe problemy polityki zagranicznej i krajowej, pomaga w podnoszeniu wyszkolenia bojowego i politycznego, uczy łączyć mistrzowskie władanie bronią z wydarzeniami na świecie.

— Być może, w dawnej armii Maciąg, czy ktoś inny, byłby „oferma". Być może naśmiewaliby się z niego podoficerowie, cały pluton. Dziś są dobrymi, świadomymi żołnierzami — stwierdzają koledzy.

Dziś tacy jak oni nie tylko umieją dobrze urządzać stanowiska ogniowe, szybko ładować pociski do dział, lecz również przekonać innych o słusznej polityce naszej partii.

Nie, nie jest przypadkiem, że mówiąc o zajęciach liniowych tyle miejsca poświęcam wyszkoleniu politycznemu. Choć to żołnierz niemało się namęczy i napoci podczas tych zajęć, mimo to, a może właśnie dlatego, przez niejedną godzinę siedzi spokojnie i uczy się, jak patrzeć na świat, na swoje otoczenie. W jednym pododdziale natknąłem się na gawędę na temat powstania życia na ziemi. W innych podczas zajęć świetlicowych opowiadali żołnierze o pomocy radzieckiej dla Polski, o tym, jak w trudnych powojennych latach wspierał nas wielki sojusznik dostawami żywności, maszyn, jak nie skąpił w okresie wojny wyposażenia dla armii...

Spotkałem w wielu pododdziałach, jak po wyczerpujących fizycznie zajęciach taktycznych zasiadali żołnierze do czytania gazet i książek, jak chwytali „Tezy na V Zjazd PZPR" — dyskutowali o osiągnięciach Polski Ludowej.

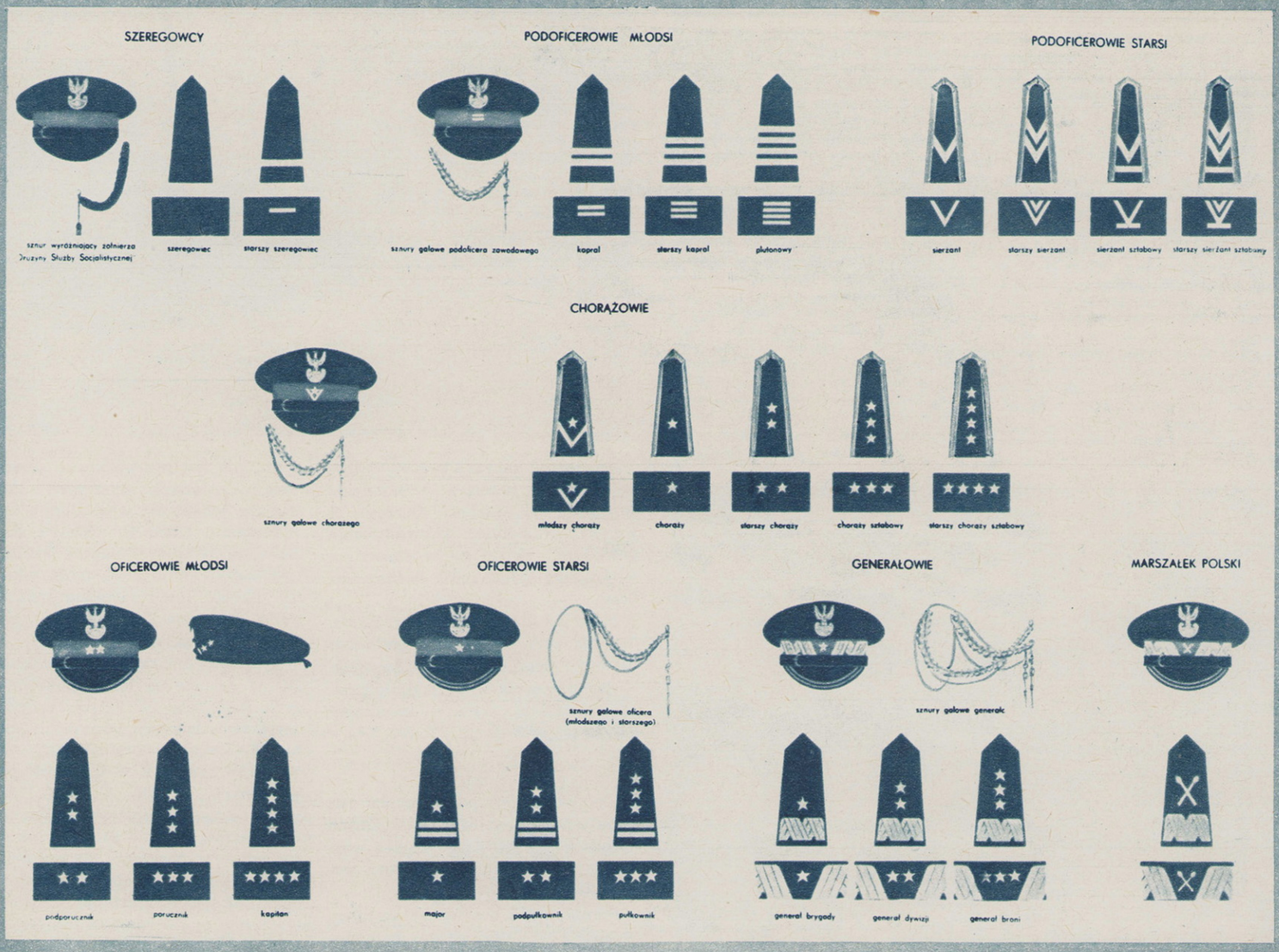
Po lotach — przegląd techniczny. Na zdjęciu wyżej: Czołg — amfibia podczas przeprawy przez rzekę.
Foto: J. Szymański i E. Frankowski

— Jesteśmy żołnierzami pokoju — słyszałem nieraz słowa wypowiadane spokojnie, bez patosu. Nie szykujemy się do wojny. Ale stale musimy być czujni, dobrze wyszkoleni. Tak nakazuje partia, tego uczy życie.

Ktokolwiek ogląda ich wyniki zajęć taktycznych, mistrzowskie strzelanie — dochodzi do wniosku: tak uczyć się i służyć może żołnierz, który zrozumiał: w swojej armii swoich interesów strzeże. Swojej fabryki i rodzinnej zagrody, swego braciszka w łóżeczku, siostry w szkole, matki w domu, ojca przy robocie.

Bo im goręcej ukochało się pokój, tym czujniejszym trzeba być jego strażnikiem.

Ppłk EDWARD FRANKOWSKI



NOWE STOPNIE I DYSTYNKCJE OBOWIĄZUJĄCE W SIŁACH ZBROJNYCH PRL

LUDOWE Wojsko Polskie jest dynamicznie rozwijającym się nowoczesnym organizmem nasyconym różnorodnym i skomplikowanym sprzętem bojowym. Intensywny rozwój techniki wojskowej, systematyczny proces mechanizacji i automatyzacji wojska, przyczynia się do stałego wzrostu ilości specjalności wojskowych. Wymaga to coraz bardziej precyzyjnego podziału pracy w nowoczesnych sztabach i jednostkach wojskowych.

Skomplikowane pod względem konstrukcyjnym uzbrojenie stwarza rosnące zapotrzebowanie na różnego rodzaju specjalistów, posiadających odpowiednio zróżnicowane przygotowanie teoretyczne i wysokie kwalifikacje praktyczne w zakresie dowodzenia i wykorzystania nowoczesnej broni i sprzętu. W tym świetle — oprócz zwiększonego zapotrzebowania na specjalistów z wyższym wykształceniem — wzrasta szczególne zapotrzebowanie na specjalistów ze średnim wykształceniem (głównie technicznym) oraz na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej. Sytuacja ta powoduje konieczność dokonania odpowiednich zmian w strukturze kadry zawodowej, zmian zapewniających optymalne warunki wojskowego kierowania.

Stosownie do współczesnych zadań Sił Zbrojnych, kadra zawodowa została podzielona na trzy korpusy:

1) korpus oficerski — wyższe wykształcenie;

2) korpus chorążych — średnie wykształcenie techniczne;

3) korpus podoficerów — wykształcenie na poziomie zasadniczej szkoły zawodowej.

Doceniając rolę podoficerów i chorążych w strukturze kadry zawodowej Sił Zbrojnych, stworzono im odpowiednie warunki rozwoju i awansu poprzez ustanowienie nie tylko nowych stanowisk, lecz również nowych stopni wojskowych w tych korpusach.

Wszystkie te przemiany znalazły odbicie w uchwalonej przez Sejm PRL ustawie „O powszechnym obowiązku obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej". Artykuł 63 tej Ustawy ustanawia nowe stopnie:

1) w korpusie podoficerów:

— starszego kaprala
— sierżanta sztabowego
— starszego sierżanta sztabowego

2) w korpusie chorążych — stopnie:

— młodszego chorążego
— starszego chorążego sztabowego.

W związku z tym pełny wykaz stopni wojskowych w korpusach podoficerów, chorążych i oficerów przedstawia się następująco:

1) podoficerowie młodsi:

— kapral
— starszy kapral
— plutonowy.

2) podoficerowie starsi:

— sierżant
— starszy sierżant
— sierżant sztabowy
— starszy sierżant sztabowy.

3) chorążowie:

— młodszy chorąży
— chorąży
— starszy chorąży
— chorąży sztabowy
— starszy chorąży sztabowy.

4) oficerowie młodsi:

— podporucznik
— porucznik
— kapitan.

5) oficerowie starsi:

— major
— podpułkownik
— pułkownik.

6) generałowie:

— generał brygady
— generał dywizji
— generał broni.

Najwyższym stopniem w naszym kraju jest stopień Marszałka Polski.

Dokonane zmiany w strukturze kadry zawodowej wojsk zdeterminowały zasady szkolenia specjalistów wojskowych. Dotychczasowe szkoły oficerskie zostały przekształcone w wyższe uczelnie zawodowe. Powołano szkoły chorążych, które przygotowują specjalistów ze średnim wykształceniem zawodowym i szkoły podoficerskie z programem zasadniczych szkół zawodowych. Nowy system szkolnictwa wojskowego spowodował konieczność ustalenia odpowiednio zróżnicowanych oznak słuchaczy i uczniów poszczególnych typów szkół wojskowych.

Podchorążym utrzymano w zasadzie dotychczasowe oznaki noszone na rękawach i naramiennikach, zmieniając jedynie stylizację oznak metalowych. Również uczniowie szkół chorążych otrzymują identyczne umundurowanie. Ich oznaki zbliżone są do oznak słuchaczy wyższych szkół oficerskich. Różnią się tylko kształtem i stylizacją oznaki metalowej oraz sposobem obszycia naramienników i rękawów.

Uczniowie zawodowych szkół podoficerskich — elewi noszą oznaki szkoły podoficerskiej — metalowe na naramiennikach, a miękkie na przedramieniu. Ponadto na mankietach rękawów noszą pasek określający lata nauki.

W ślad za wprowadzeniem nowych stopni wojskowych w korpusie chorążych i podoficerów, opracowano oznaki tych stopni (patrz powyżej). Generalnym założeniem było przy tym nawiązanie do tradycji i uwzględnienie aktualnego stanu. Wzorce tych oznak były również rozpatrywane pod kątem możliwości technicznego rozmieszczania poszczególnych elementów stopni na naramiennikach, czapkach garnizonowych i beretach.

MAGDEBURG - I JAK TAK DALEJ?

Napisał: JERZY ZARĘBSKI

DO finałów V Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej w Magdeburgu (nie rozegranych zresztą, jak wiadomo, głównie z winy niesprzyjającej pogody) zakwalifikowany został z drużyny polskiej tylko jeden zawodnik — Edmund Mikołajczyk. Jak to się mogło stać — zapytają zapewne liczni entuzjaści sportu lotniczego w Polsce, a szczególnie akrobacji, że polscy piloci — o których wiadomo, że latają dobrze — w klasyfikacji po dwóch wiązankach obowiązkowych zajęli miejsca dość daleko za pierwszą dziesiątką zawodników innych państw? Czemu przypisać, że Polacy, którzy pięć lat temu w Moskwie i w tymże samym Magdeburgu potrafili zdobywać brązowe medale, teraz wypadli o wiele gorzej od tych, których wówczas zostawiali w pobitym polu?

Pisałem już w poprzednim artykule o goryczy, jaką przeżywała nasza ekipa na magdeburskim lotnisku. Gorycz taką i żal, że nie wyszło lepiej, mają prawo odczuwać wszyscy ci, którym zależy na dobrym imieniu polskiej akrobacji i którzy liczyli na lepsze lokaty zawodników z białymi orłami na piersiach na ostatnich mistrzostwach świata. Mają również prawo do zapytania, dlaczego zostaliśmy pobici. Bo przecież tak się to w istocie rzeczy stało, trzeba sobie po męsku powiedzieć.

Sądzę, że mimo złożoności problemu, odpowiedź nie będzie tak trudna, jak by się zdawało.

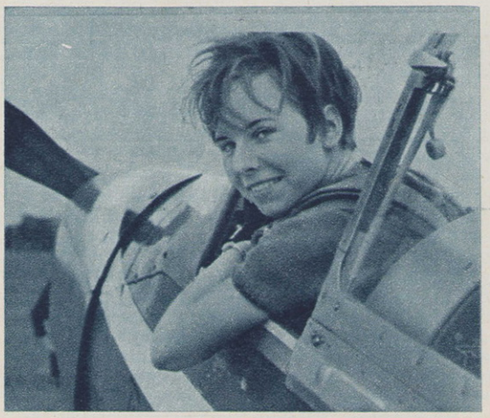
Rozmawiałem w Magdeburgu, m. in., z pilotami NRD. Dieter Kapphahn powiedział mi, gdy go spytałem o przygotowania jego drużyny do mistrzostw, w ten sposób:

„Dzień w dzień, systematycznie, z żelazną dyscypliną przez **cztery miesiące** trenowaliśmy tutaj, w Magdeburgu. Na tych samych, oczywiście, Zlinach-526, na których wystartowaliśmy do mistrzostw. Jesteśmy w nie wlatani bardzo dobrze. Trening był niezwykle intensywny. Maszyny? Doskonałe, wypróbowane, niezawodne. Wszelkie tzw. niespodzianki z góry wykluczyliśmy. Pracowite, benedyktyńskie to były przygotowania, ale wierzyliśmy, że przyjdą po nich wyniki".

I przyszły.

Zanim zacznę pisać następne zdania, chciałbym prosić lepszych ode mnie specjalistów, aby choć z grubsza obliczyli, ile to też godzin mogli piloci NRD wylatać podczas treningu. Gdy już to uczynią, porównamy te dane z godzinami wylatanymi na treningu przez Polaków. Rozmawiałem również na ten sam temat z zawodnikami radzieckimi i amerykańskimi. Cóż, nie chciałbym się powtarzać...

Dieter Kapphahn, Erwin Bläske i Peter Kahle, trójka pilotów NRD, która uzyskała największą ilość punktów i wyprowadziła ekipę NRD na pierwsze miejsce w konkurencji drużynowej.



Po trzech konkurencjach na pierwszym miejscu wśród kobiet znalazła się Monika Fleck (NRD). Niżej: Igor Jegorow, najlepszy pilot radziecki, zajął pierwsze miejsce w III konkurencji — wiązance dowolnej.
Foto: H. Ende

Spokojnie teraz popatrzmy, jak wyglądał trening zawodników polskich przed tak poważną imprezą, jaką są mistrzostwa świata.

Zaczęto w Krośnie, jeszcze na „Beskidach-1". Nieszczęśliwy wypadek jednego z pilotów spowodował zawieszenie „Beskidów" i „Zlinów" w lotach. Wstrzymane zostały prace nad budową „Beskidów-2". Po kilku dniach — piloci rozjechali się do domów. Nie bardzo wiedziano co robić. Zapadła decyzja, że następna faza lotów treningowych odbędzie się w Lesznie. Konieczna była zarazem wiadomość, czy „Beskidy-1" zostaną znów dopuszczone do lotów. Czas upływał przecież szybko.

A więc — nie było samolotów do treningu. Nie wiedziano **w ogóle**, na jakich samolotach nasi polecą do Magdeburga.

Prowadzone w międzyczasie rozmowy z odpowiednimi władzami sportu lotniczego NRD w sprawie wypożyczenia stamtąd samolotów — przeciągały się. Sprawa nie była jasna, w każdym razie tzw. murowanych perspektyw nie było.

W Zarządzie Głównym APRL powzięto decyzję przebudowy dwumiejscowych samolotów Zlin-326 „Trener-Master" w celu przystosowania ich do wymogów, jakie stawiają mistrzostwa. Drugiego lipca — piloci przyjechali do Leszna na obóz treningowy.

Trzy samoloty, jakie tam zastano, posiadały stare śmigła. Nie były zupełnie przygotowane do wykonywania na nich lotów treningowych.

Poza tym — brakło na miejscu benzyny i oleju. Wyżywienie — kiepskie jak dla pilotów akrobacyjnych, ot, takie jak na zwykłym turnusie szybowcowym. O tym, że za słabe dla akrobatów, nie trzeba chyba nikogo przekonywać, kto orientuje się, co potrzebne jest dla organizmu ciężko w powietrzu pracującego pilota tej specjalności lotniczej.

Do 12 lipca piloci próbowali trenować. Przekonano się, że z będących tam samolotów nic się nie da wycisnąć. Z wysokości 1 200 metrów — nie można się było zmieścić z całą wiązanką. W Warszawie liczono jeszcze, że sprawa wypożyczenia maszyn z NRD zakończy się pomyślnie. Piloci — znów rozjechali się do domów.

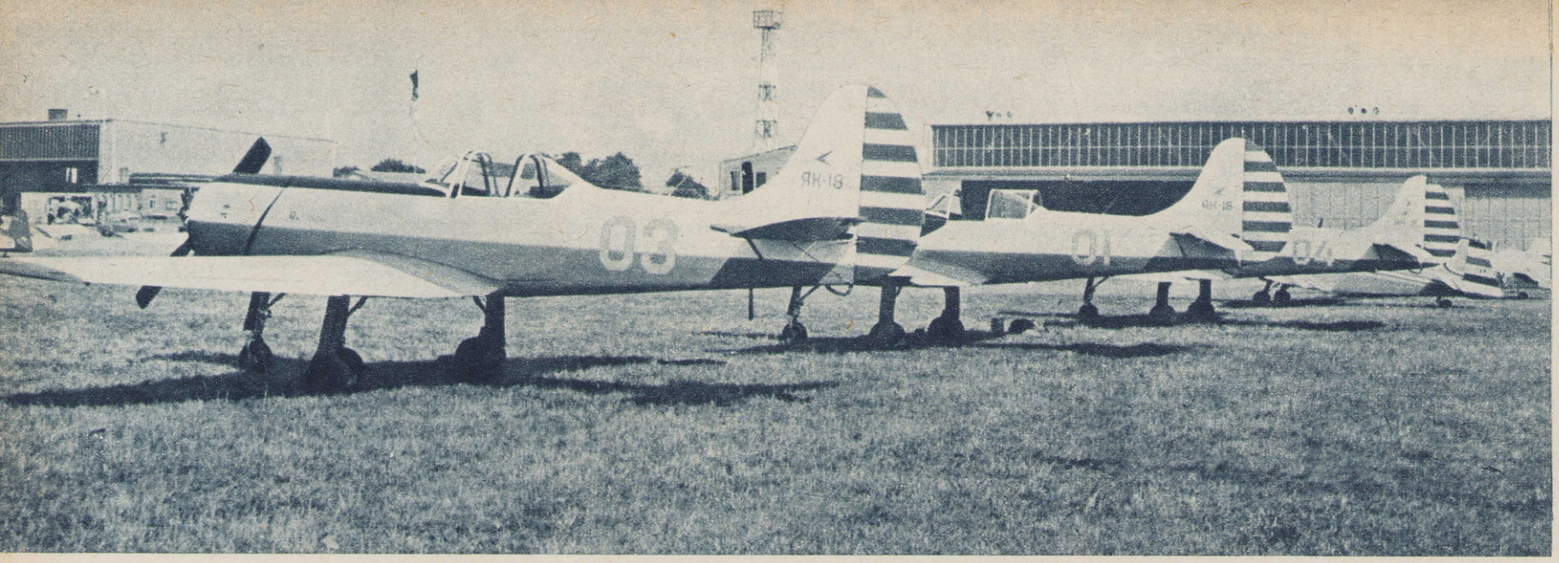
Ponownie — stawili się w Lesznie 2 sierpnia. Wiadomo już było, że sprawa pożyczki Zlinów z NRD — upadła. Na miejscu — znów brak oleju, znów niedostateczne wyżywienie. Przebudowane były tylko dwa samoloty (dano im nastawne śmigła), trzeci stał nieprzebudowany. Piloci, wraz z trenerem, zaczęli protestować przeciwko takiemu stanowi rzeczy. Zaniedbania w dziedzinie przygotowania technicznego — były rażące. Zawodnicy zażądali, aby do Leszna przyjechał ktoś z Biura APRL i zbadał sprawę obozu treningowego na miejscu.

Dwóch z uczestników obozu poleciało do Krosna... po olej. Przywieźli go 100 litrów; było go tam pod dostatkiem, jak się okazało.

Interwencja trenera i zawodników sprawiła, że do Leszna przyleciała z APRL komisja z płk. Skalskim. Zarzuty pilotów były słuszne, stwierdzono. Sprawa z miejsca nabrała innego biegu — wyżywienie stało się odpowiednie; Adam Flis natychmiast mógł polecieć trzecim „Masterem" do Krosna, gdzie dyrektor Janica mógł z kolei (błyskawicznie to zrobił) przygotować maszynę na Magdeburg. Już trzeciego dnia samolot wrócił do Leszna, gdzie w ciągu 4 dni Mikołajczyk i Kawala... mogli trochę na nim potrenować.

CIĄG DALSZY NA STR. 8

Największym zainteresowaniem wśród samolotów amerykańskich cieszył się na lotnisku magdeburskim maleńki dwupłat „Pitts Special". Na drugim planie — DH—1B2—S5 „Chipmunk".



Zawodnicy radzieccy latali na znanych w całym świecie, doskonałych samolotach Jak—18PM.

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

Obóz skończył się 16 sierpnia. Nasi piloci wylatali mniej więcej po 10 godzin.

Tak wyglądał trening polskich pilotów przed mistrzostwami świata w Magdeburgu.

No dobrze, ktoś powie, czy sprawa „zawalonego" treningu, łącząca się z problemem sprzętu, to wszystkie czynniki, które spowodowały niepowodzenia w Magdeburgu? Nie.

Parę słów na temat wiązanek dowolnych, jakie „kręcili" nasi piloci w Magdeburgu. Otóż sędziowie międzynarodowi oceniali każdą wiązankę ściśle z zaleceniami tzw. katalogu Aresti (część II), precyzującego sposób wykonania figur i ich kombinacje oraz podającego współczynnik ich trudności. I tak np. katalog ów mówi, że kierunki wejścia i wyjścia z figury winny być zgodne z regulaminem mistrzostw. A regulamin zaś — organizatorzy mistrzostw skonstruowali w ten sposób, że w/wym. wymogi Aresti nie były właśnie w przypadku owego kierunku wejścia i wyjścia z figury wyraźnie zaakcentowane. Polscy tłumacze regulaminu przeoczyli, że tu można wpaść Nie trzeba było dokładniej „przefiltrować" katalogu Aresti?

Gdy nasi piloci przedstawili w Magdeburgu komisji ułożone (i przecież trenowane) przez siebie układy, komisja nie zaakceptowała ich w całości. Musiano więc na miejscu, bez zwłoki, dokonywać w ostatniej chwili zmian układu figur. W praktyce wyszło tak, iż Polacy „kręcili" częściowo nowe, nieprzetrenowane wiązanki.

I jeszcze — sprawa barografów. Niektóre z nich (a właśnie na nie trafili nasi chłopcy) były źle wyskalowane. Ofiarą takiego barografu padł np. Stanisław Kasperek, któremu w trzeciej wiązance ów aparacik „wyliczył" dwukrotnie 840 m wysokości przed rozpoczęciem wiązanki. Władowano mu 600 pkt karnych. Bez jakiejkolwiek winy pilota. W ten sam sposób karne punkty otrzymała później Madeleine Delcroix. O ile jednak protest Kasperka nie został uwzględniony (gospodarze nie byli jeszcze przekonani o wadliwym działaniu barografu), to protest Francuzki sprawił, że organizatorzy imprezy uznali racje pilotów i zdjęli z maszyn barografy w ogóle. Cóż, kiedy jednak karne punkty Kasperka zostały. Gdyby nie one, Staszek w trzeciej wiązance miałby 1 miejsce!

Sądzę, że wytłumaczenie porażki naszych akrobatów w Magdeburgu — choćby na podstawie tego, co zostało wyżej napisane — nie wyda się rzeczą trudną.

Sytuacja przed mistrzostwami — obiektywnie rzecz biorąc, była skomplikowana. Aeroklub PRL, rzeczywiście, miał ciężki orzech do zgryzienia. Z jednej strony — chciałoby się zachować ciągłość startów polskich pilotów w imprezach na najwyższym szczeblu, zaakcentować naszą na nich obecność, nie dopuścić do utraty kontaktów z czołówką światową. Z drugiej zaś strony — musiano przecież wiedzieć, że nasi piloci nie będą mieli w takim spotkaniu równych szans, właśnie z powodu gorszego sprzętu. Musiano wiedzieć, że wynik pójdzie w świat i nikogo nie będzie obchodzić, na czym Polacy latali.

Helmut Staś przed startem do jednej z konkurencji obowiązkowych.

No więc?

Trudno, musimy sobie powiedzieć. Stało się i nie odstanie się. Teraz musimy coś robić, aby porażek więcej nie było.

Sprawę odpowiedniego, dobrze zorganizowanego i technicznie przygotowanego treningu, myślę, zakończmy. Tę rzecz na pewno da się lepiej zrobić.

Powinna być również zrobiona ta druga rzecz: odpowiedni sprzęt, samoloty. Sprawa na pewno możliwa do zrealizowania. Dla polskich pilotów akrobacyjnych, występujących za granicą, potrzebne są niezwłocznie 3 „Beskidy-2". Gotowe są przecież w Krośnie, u Władysława Janicy, trzy pary skrzydeł do nich. Budowa oprzyrządowania do produkcji kadłubów — została już rozpoczęta. Potrzeba pomocy finansowej, a maszyny te będą mogły wyjść na start. Przecież kosztem jednej tylko np. „Foki" (300 tys. zł.) — dyrektor Janica zrobi trzy „Beskidy-2"! Maszyny, na których Polacy nie będą musieli się wstydzić występów za granicą i stawią z powodzeniem czoła najlepszym asom światowym. To już nie będzie ratowanie życia, lecz prawdziwa akrobacja.

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL płk pil. Stanisław Skalski powiedział niedawno w wywiadzie dla „Skrzydlatej Polski": „Potrzebne są nam pilnie nowe samoloty sportowe, bez których nasza organizacja nie będzie mogła wykonać nałożonych przez władze przełożone zadań. Nie może tu już być półśrodków. Potrzebne jest szybkie i radykalne działanie... pilotów mamy przecież świetnych. Dajmy im tylko dobre i nowoczesne samoloty, a pokażą co potrafią! U nas i za granicą".

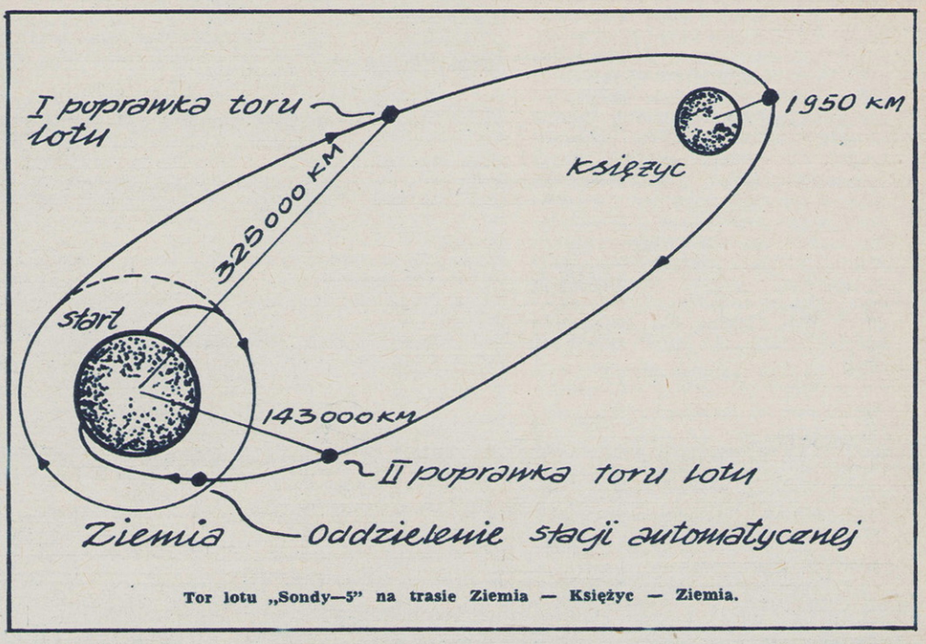
Polscy akrobaci czekają na te trzy chociaż samoloty. Pomimo wstydu i goryczy, której się najedli bez własnej winy, są optymistami i wierzą w pomoc. Chcą zwyciężać i wiedzą, że stać ich na zwycięstwo. Dość już improwizacji i kompromitacji.

JERZY ZARĘBSKI

Z lewej: Felicjan Kawala przygotowuje się do wiązanki dowolnej. W przygotowaniach asystują: trener Wacław Kozielski (z prawej) i mechanik Zygmunt Wojciechowski. Niżej: Wyniki konkurencji nanoszono bieżąco na duże tablice, umieszczone na placyku przed namiotami ekip.
Foto autora

SONDA-5 powróciła na Ziemię

W związku z nowym sukcesem nauki i techniki radzieckiej przypomnieć warto historię sondowania Księżyca przez ZSRR. W roku 1959 „Łunniki" dokonują kolejno: bliskiego przelotu obok Księżyca, twardego lądowania na jego powierzchni oraz — przesyłają zdjęcia jego odwrotnej strony. Jako drugi etap uczeni traktują eksperymenty podjęte w 1963 roku, kiedy to „Sonda—3" przeleciała w odległości ok. 10 tys. km od Srebrnego Globu, a następnie skierowana została w stronę orbity Marsa i Jowisza. Trzeci etap — rok 1964 — przynosi początek eksperymentów z serii „Łuna" i próbę łagodnego lądowania na Księżycu pojemnika z aparaturą naukową. W roku 1966 nauka radziecka czyni następny istotny krok: „Łuna—9" ląduje na skraju „Oceanu Burz", a „Łuna—10" staje się pierwszym sztucznym satelitą Księżyca.



Tor lotu „Sondy—5" na trasie Ziemia — Księżyc — Ziemia.

PO raz pierwszy na świecie, radziecki statek kosmiczny okrążył Księżyc i pomyślnie wrócił na Ziemię, dostarczając wielkiej ilości informacji naukowych.

Start nastąpił 15 września o godzinie 0.42 min. czasu moskiewskiego. „Sonda-5" razem z ostatnim stopniem rakiety nośnej została wprowadzona na orbitę ziemską, osiągając apogeum 219 km i perigeum 187 km przy kącie nachylenia orbity w stosunku do płaszczyzny równika wynoszącym 51,5 stopnia. W ciągu 67 minut po starcie włączono system programowy, uruchamiający silniki rakietowe ostatniego stopnia i „Sonda-5" uzyskała prędkość 11,2 km/s, co umożliwiło wprowadzenie statku na „tor księżycowy" (po uprzednim zorientowaniu statku w przestrzeni kosmicznej).

21 września o godzinie 18.54 czasu moskiewskiego stacja „Sonda-5" weszła w atmosferę ziemską z drugą prędkością kosmiczną (około 11 km na sekundę) i wodowała w określonym rejonie Oceanu Indyjskiego w pobliżu wyspy Mauritius. Wodowanie nastąpiło o godz. 19.08 czasu moskiewskiego w punkcie o następujących współrzędnych: 32 stopnie 38 minut szerokości geograficznej południowej i 65 stopni 33 minuty długości geograficznej wschodniej.

Ruch statku w atmosferze ziemskiej przy hamowaniu aerodynamicznym odbywał się po torze balistycznym. Opuszczenie stacji automatycznej na wodę po zakończeniu hamowania aerodynamicznego odbyło się przy zastosowaniu spadochronów. W dniu 22 września stacja automatyczna wraz z przyrządami naukowymi została zabrana na pokład radzieckiego statku służby poszukiwawczo-ratowniczej.

Podczas lotu automatycznej stacji „Sonda-5" dokonane zostały: okrążenie Księżyca, badania naukowe przestrzeni kosmicznej w rejonie Księżyca, powrót na Ziemię z drugą prędkością kosmiczną i miękkie lądowanie w przewidzianym rejonie.

W trakcie lotu wypróbowane zostały systemy i podzespoły statku do przeprowadzania manewrów na torze i do powrotu na Ziemię.

Systemy kierowania lotem statku i aparatura radiotelemetryczna zapewniły wykonanie postawionego zadania.

W przeciwieństwie do Amerykanów, którzy skoncentrowali się na programie „Apollo", w nadziei wyprzedzenia ZSRR w lądowaniu na Księżycu, Związek Radziecki przeznacza wiele środków na takie eksperymenty perspektywiczne jak regeneracja na pokładzie statku międzyplanetarnego zapasów powietrza i wody, albo trwający już od dwóch lat pozorowany lot 200 doświadczalnych psów na Marsa.

Trasa lotu „Sondy-5" miała kształt pętli okołoksiężycowej. Stacja wykonała tę skomplikowaną ewolucję częściowo pod wpływem praw mechaniki ciał niebieskich i dzięki prędkości nadanej jej przy starcie z orbity ziemskiej. Okrążenie Księżyca przez „Sondę-5", a następnie wejście w atmosferę Ziemi pod właściwym kątem, byłoby niemożliwe bez dokonywania precyzyjnych poprawek toru lotu w różnych jego fazach.

Przez ostatnie 14 minut 7-dniowego lotu „Sonda-5" przechodziła przez gęste warstwy atmosfery ziemskiej. Jak podkreśla prof. Siedow, dzięki uprzedniej poprawce toru lotu statek sprostał niezwykłym aerodynamicznym i termicznym warunkom. Wystarczy podać, że temperatura wokół statku dochodziła do około 12—13 tysięcy stopni C.

W czasie lotu statku punkty obserwacyjne przeprowadziły z nim 36 seansów łączności. Kiedy sonda pokonała 325 tys. km, lecąc w stronę Księżyca, przeprowadzono tak precyzyjną poprawkę toru, że w drodze powrotnej o 143 tys. km od Ziemi wystarczyła tylko poprawka pomocnicza. W zasobniku lądującym na spadochronie, który ma postać bryły o starannie wystudiowanym kształcie, wróciły na Ziemię przyrządy pomiarowe, radiostacja, system termoregulacji i akumulatory.

Skorygowany tor lotu powrotnego był nachylony o kilka stopni względem horyzontu ziemskiego w punkcie między 22 i 32 kilometrem nad powierzchnią Ziemi. W atmosferze prędkość „Sondy-5" spadła z 11 km/s do 720 km/h. Na wysokości 7 km otworzyły się spadochrony i zasobnik wodował na powierzchni Oceanu Indyjskiego, o czym nie omieszkał automatycznie powiadomić przez radio dyżurującej w pobliżu flotylli radzieckiej.

O precyzji lotu w końcowym odcinku toru świadczą następujące obliczenia: gdyby faktyczny tor lotu różnił się od wyliczonego o 1 km, pojazd wylądowałby o 50 km od planowanego miejsca. Gdyby zaś różnił się on o 13 km, statek albo minąłby Ziemię, albo zostałby poddany przeciążeniom zdolnym go nawet zniszczyć. Podobny skutek miałoby odchylenie kąta toru lotu o 1 st.

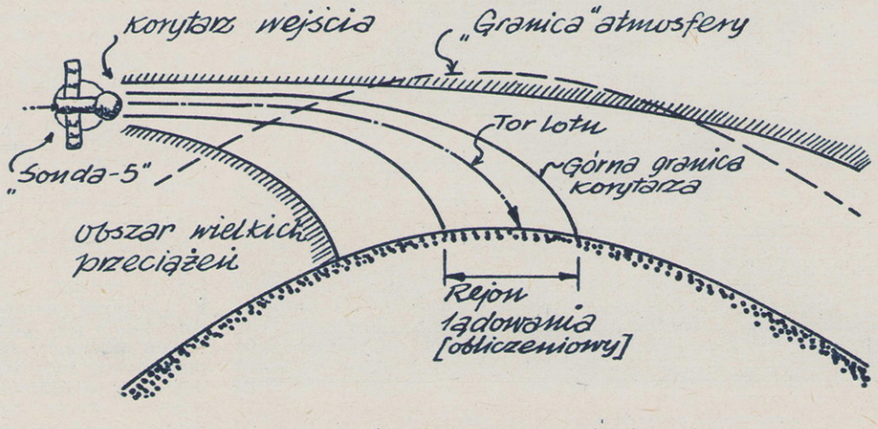
— „Byłem naocznym świadkiem — pisze korespondent APN — gdy wiadomość o udanym wodowaniu „Sondy-5" dotarła do ośrodka koordynacyjnego lotów, w którym przez siedem dni i nocy uczeni, konstruktorzy i inżynierowie kierowali ekspedycją. Siedzieli oni w milczeniu, dosłownie nie spuszczając wzroku z aparatury sygnalizacyjnej. I oto w kilka minut po wodowaniu stacji, którego czas znany był im co do sekundy, rozległ się triumfalny głos: „Nadaje sygnały! Wodowała szczęśliwie"!

Siedem dni i nocy pracowały nieprzerwanie elektronowe maszyny liczące ośrodka. Wśród nich była jedna, zwana „milionerką", dokonująca miliona operacji na sekundę, a przecież i ta maszyna wraz ze swymi „pomocnicami", z trudem dawała sobie radę przy opracowywaniu nieustannego potoku informacji.

Gdy stacja zbliżała się do Ziemi, w sali ośrodka zapanowało ożywienie. Urządzenia pomyślnie zdały egzamin. Surowo i bezwzględnie egzaminował je Kosmos".

A oto opinia Amerykanów o locie „Sondy-5". Kierownik NASA (amerykańskiej agencji astronautycznej), Webb oświadczył w wywiadzie telewizyjnym, że lot „Sondy-5" jest najwyższym osiągnięciem w dziedzinie podboju Kosmosu, jakie do tej pory zostało dokonane przez człowieka.

Lot radzieckiej stacji kosmicznej do Księżyca i z powrotem spowodował nieukrywaną konsternację w kręgach uczonych i polityków USA, co wyraża się m. in. w szeregu wypowiedzi stwierdzających, że uczeni radzieccy objęli zdecydowane prowadzenie w „kosmicznym wyścigu do Księżyca". Lot ten wykazuje, że Związek Radziecki poważnie wyprzedził St. Zjednoczone, tak w dziedzinie konstrukcji rakiet jak i budowie przyrządów służących do nawigacji w Kosmosie.



Schemat korytarza wejściowego w atmosferę ziemską.

WOJSKA OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

Ppłk mgr ANDRZEJ MONASTYRSKI

Wojska Obrony Powietrznej kraju w ich dzisiejszej postaci wyprowadzają swój rodowód w prostej linii z pododdziałów i jednostek obrony przeciwlotniczej. W latach II wojny światowej oraz w pierwszych latach powojennych obrona przeciwlotnicza zarówno obszaru kraju, jak i wojsk składała się z jednostek artylerii przeciwlotniczej oraz z systemu obserwacyjno-meldunkowego, opartego w przeważającej mierze na obserwacji wzrokowej i łączności telefonicznej. Takie wyposażenie obrony przeciwlotniczej było, w zasadzie, wystarczające w tym okresie dla zwalczania nieprzyjacielskich celów powietrznych.

Podczas wojny w walkach ludowego Wojska Polskiego przeciwko hitlerowskim Niemcom uczestniczyły aktywnie jednostki obrony przeciwlotniczej. Po zakończeniu działań wojennych powróciły one do kraju i zostały rozlokowane w sposób zabezpieczający możliwość użycia ich w razie potrzeby do osłony terytorium kraju.

Klęska hitlerowskich Niemiec odsunęła obawy przed bezpośrednim zagrożeniem naszego kraju. Ponadto niezbędne było dokonanie przejścia całej naszej armii z organizacji wojennej na pokojową. W toku realizacji tych planów zdemobilizowane i zreorganizowane zostały również liczne jednostki obrony przeciwlotniczej.

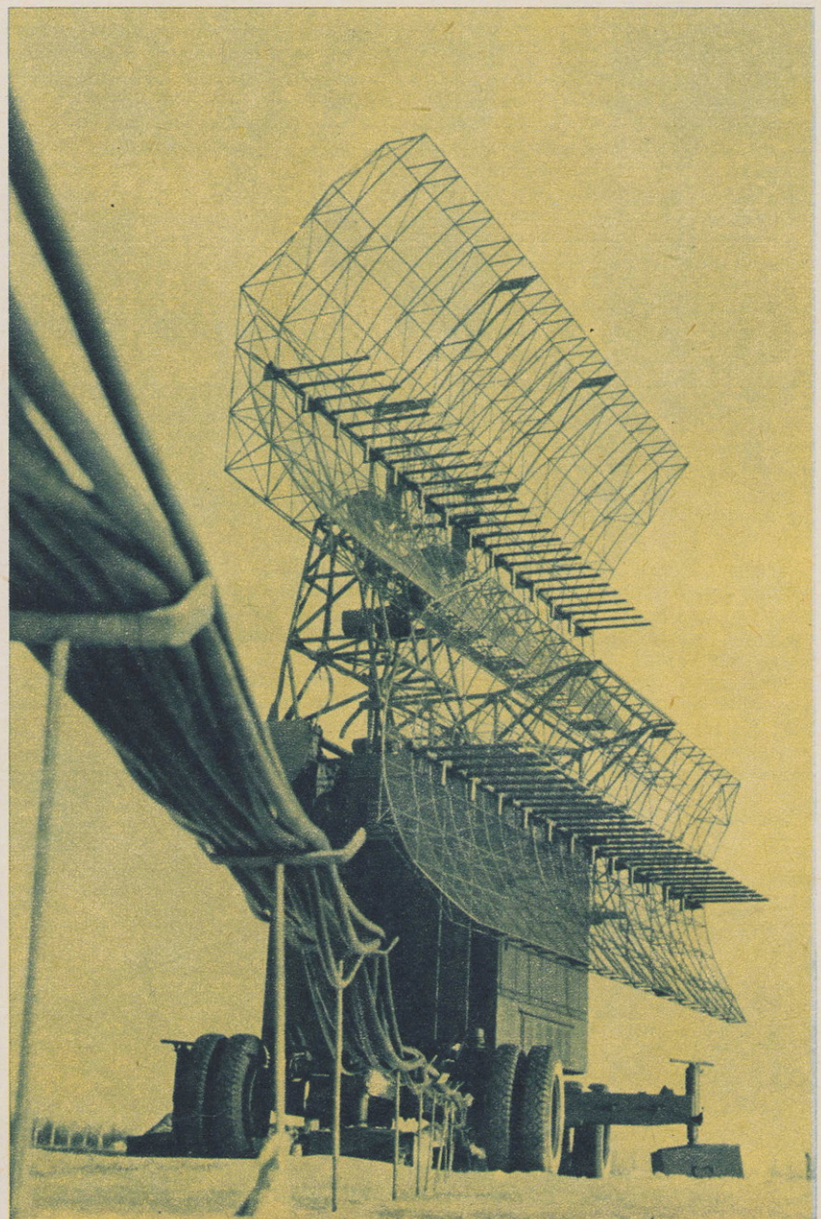
Pozostałe jednostki artylerii przeciwlotniczej, lotnictwa myśliwskiego oraz ówczesne jednostki obserwacyjno-meldunkowe zabezpieczały normalny proces szkolenia żołnierzy, zapewniając tym możliwość powiększenia ilości jednostek obrony przeciwlotniczej, zgodnie z istniejącymi potrzebami doraźnymi i perspektywicznymi.

Jednak już w parę lat po zakończeniu II wojny światowej siły międzynarodowej reakcji i imperializmu przystąpiły do jawnych przygotowań wojennych i prowokacji przeciwko państwom socjalistycznym. W latach 1947—1948 i następnych zdarzają się przypadki naruszania granic powietrznych naszego kraju przez obce samoloty. W późniejszym okresie następuje akcja prowokacji balonowych, wreszcie imperializm amerykański decyduje się na rozpętanie awantury wojskowej w Korei. Wszystko to dzieje się na tle rosnącej histerii antykomunistycznej i coraz bardziej jawnego wyścigu zbrojeń.

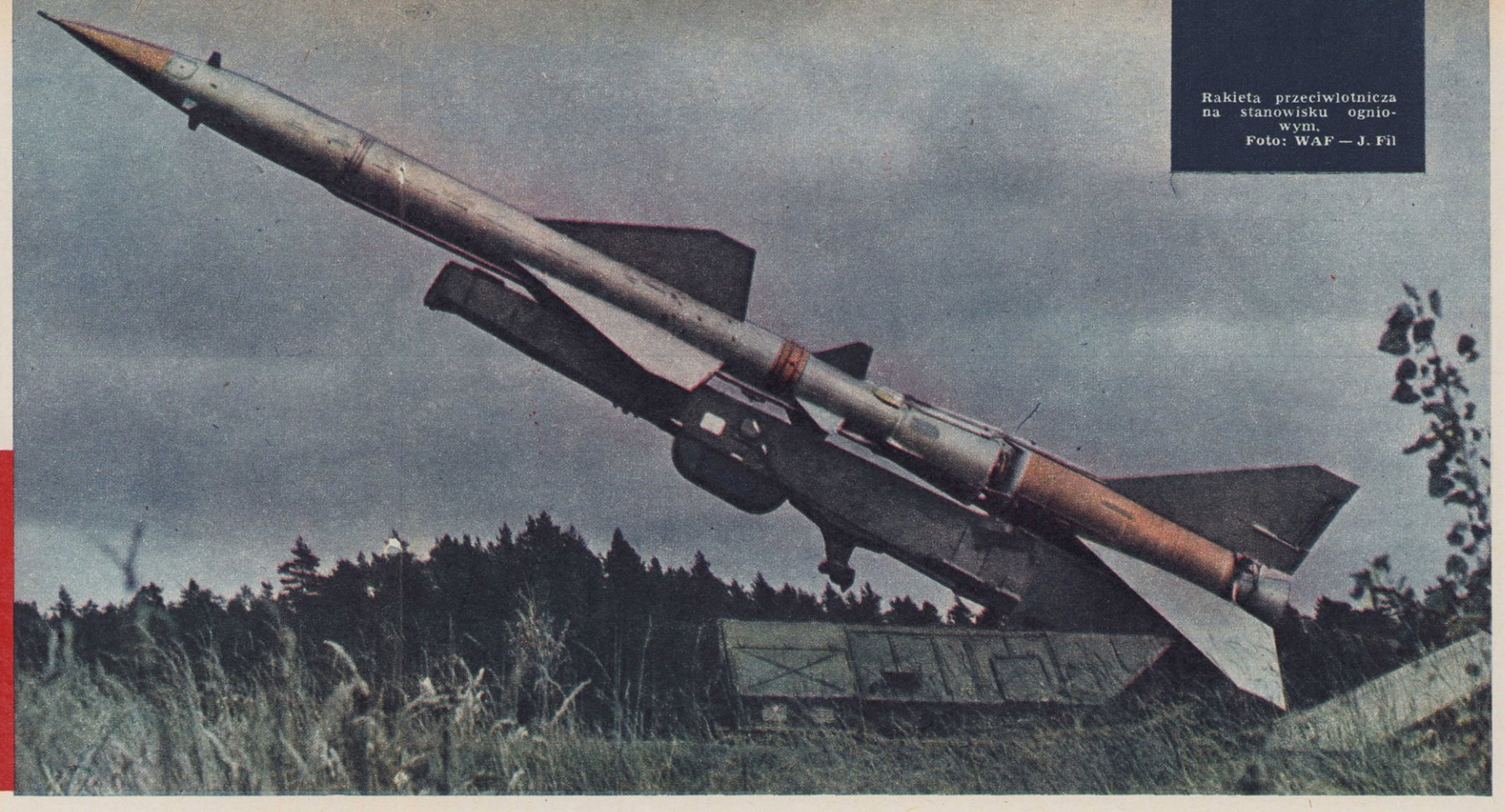
W tej sytuacji poczynienie przedsięwzięć, mających na celu dalsze umocnienie naszej obronności, stało się koniecznością. Kierownictwo wojska wiele uwagi poświęciło wówczas sprawom obrony przeciwlotniczej. Zreorganizowano system obserwacyjno-meldunkowy, utworzono Dowództwo Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju, poczyniono wiele starań dla wyposażenia jednostek w najnowsze typy uzbrojenia i sprzętu bojowego. Wiele pomocy w tych poczynaniach udzielił nam Związek Radziecki. W tym czasie wydzielono z Wojsk Lotniczych część jednostek lotnictwa myśliwskiego, przygotowywanych specjalnie do zadań związanych z obroną przeciwlotniczą obszaru kraju.

W latach 50-tych wprowadzony został nowy sprzęt radiolokacyjny oraz samoloty myśliwskie o napędzie odrzutowym. Podniosło to znacznie możliwości działania naszych wojsk.

Od tamtych lat zaszły dalsze, bardzo istotne i ważkie zmiany. Są one konsekwencją bardzo szybkiego rozwoju technicznego środków napadu powietrznego, wzrostu taktycznych i operacyjnych możliwości przenoszonych przez nie środków rażenia. Zmiany te są zarazem rezultatem stałego technicznego doskonalenia uzbrojenia i wyposażenia całego ludowego Wojska Polskiego, a w ich składzie jednego z najczulszych i najistotniejszych elementów — Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Odrębność zadań



Dniem i nocą anteny stacji radiolokacyjnych kontrolują bez przerwy obszar powietrzny kraju. Wyżej: Myśliwiec naddźwiękowy Wojsk OPK.
Foto: WAF — St. Iwan i J. Szymański



Rakieta przeciwlotnicza na stanowisku ogniowym.
Foto: WAF — J. Fil

oraz specyfika szkolenia i działania tych wojsk, polegająca na pełnieniu nieprzerwanych dyżurów bojowych, doprowadziła do wyodrębnienia się w roku 1962 Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w samodzielny rodzaj Sił Zbrojnych.

Zadania w zakresie obrony powietrznej kraju, jakie wykonują Wojska Obrony Powietrznej Kraju, realizowane były w niektórych krajach, w zalążkowym stadium, nawet jeszcze w okresie I wojny światowej. Dopiero jednak II wojna światowa spowodowała bardzo szybki rozwój lotnictwa jako środka napadu powietrznego i jednoczesny dalszy rozwój sił i środków oraz doskonalenie organizacji systemu obrony powietrznej zarówno terytorium, jak i wojsk operacyjnych. Powstała bowiem konieczność obrony przed atakiem nieprzyjaciela z powietrza zarówno walczących wojsk, jak i całego obszaru kraju.

Już w czasie II wojny światowej rozpoczęto prace nad stworzeniem nowych — oprócz samolotów — środków napadu powietrznego i środków obrony powietrznej: pocisków rakietowych, rakiet balistycznych i kierowanych pocisków przeciwlotniczych typu „ziemia—powietrze". Ale dynamiczny rozwój tych środków nastąpił dopiero po drugiej wojnie światowej, szczególnie zaś w ostatnim 10-leciu.

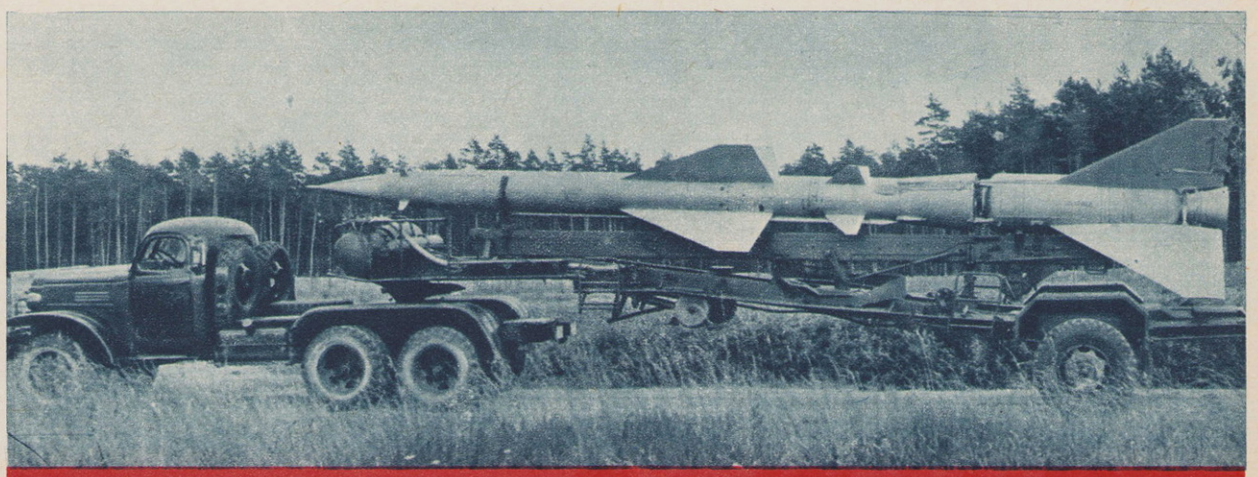
Na skutek olbrzymiego postępu w rozwoju lotnictwa odrzutowego, rakiet i broni masowego rażenia, nasi potencjalni przeciwnicy dysponują środkami napadu powietrznego o wielkiej mocy i zasięgu. Użycie ich przeciwko sile żywej, jak też i kluczowym dla życia i gospodarki kraju obiektom, pociągnęłoby olbrzymie straty i zniszczenia. Zorganizowanie zatem niezawodnej obrony państwa przed uderzeniem z powietrza nabrało kapitalnego znaczenia i jest jednym z nieodzownych warunków zapewnienia bezpieczeństwa ludności oraz pomyślnego kontynuowania — w razie agresji — wojny. Najbardziej skuteczną formą zagwarantowania obrony powietrznej kraju jest zorganizowany w warunkach pokojowych, sprawny i bezbłędnie funkcjonujący system obrony powietrznej kraju. Zadania te spełniają Wojska Obrony Powietrznej Kraju. Składają się one z kilku podstawowych rodzajów wojsk oraz jednostek specjalnych. W skład wojsk OPK wchodzą:

— artyleria rakietowa i lufowa;
— lotnictwo myśliwskie obrony powietrznej kraju.
— wojska radiotechniczne obrony powietrznej kraju.

W skład jednostek OPK wchodzą również pododdziały łączności, elektroniczne, chemiczne, inżynieryjne i inne, przeznaczone do zabezpieczenia działań bojowych poszczególnych jednostek i rodzajów wojsk.

Artyleria rakietowa OPK jest podstawowym rodzajem wojsk w systemie obrony powietrznej kraju. Jest ona przeznaczona do obrony przed uderzeniami nieprzyjaciela z powietrza. Przeciwlotnicze pociski kierowane, wykorzystując możliwość skutecznego działania bez względu na warunki meteorologiczne, porę roku i doby oraz wysokość — stosowane są do skutecznego niszczenia samolotów i bezpilotowych środków napadu powietrznego nieprzyjaciela. Ten nowoczesny rodzaj broni — jak wykazały doświadczenia wojny wietnamskiej — jest skutecznie uzupełniany, szczególnie w odniesieniu do celów lecących na małych wysokościach, przez ogień artylerii lufowej i broni maszynowej. Wyciągając zatem wnioski z walk naszych wietnamskich towarzyszy przeciwko amerykańskim agresorom, poświęcamy wiele uwagi również rozwojowi artylerii lufowej oraz maszynowej broni przeciwlotniczej. Artyleria lufowa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju jest nadal jednym z istotnych środków niszczenia celów powietrznych. Jest ona przeznaczona do zwalczania różnych środków napadu powietrznego nieprzyjaciela.

Lotnictwo myśliwskie jest najbardziej manewrowym rodzajem wojsk w systemie obrony powietrznej kraju. Jest ono przeznaczone do



Artyleria rakietowa OPK jest podstawowym rodzajem wojsk w systemie obrony powietrznej kraju. Na zdjęciu: Rakieta w drodze na stanowisko ogniowe.
Foto: WAF — J. Fil

niszczenia środków napadu powietrznego nieprzyjaciela na podejściach do bronionych rejonów i obiektów. Wyposażone w najnowocześniejsze samoloty naddźwiękowe, dysponujące niezawodnym uzbrojeniem, sprzętem i urządzeniami naprowadzającymi — lotnictwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju jest skutecznym środkiem aktywnej obrony powietrznej.

Zadaniem wojsk radiotechnicznych OPK jest prowadzenie nieprzerwanej obserwacji i kontroli obszaru powietrznego, wykrywanie, identyfikowanie i śledzenie wszelkich obiektów powietrznych, w tym nieprzyjacielskich środków napadu powietrznego oraz naprowadzanie na cel własnych samolotów lotnictwa myśliwskiego. Najnowocześniejsze urządzenia elektroniczne zezwalają wojskom radiotechnicznym na prowadzenie działań w każdych warunkach, w tym również w warunkach zakłóceń radioelektronicznych stosowanych przez nieprzyjaciela. Należy podkreślić, iż wiele sprzętu radioelektronicznego dla potrzeb naszych wojsk produkuje nasz krajowy przemysł.

Wojska Obrony Powietrznej Kraju stanowią zasadniczy element w systemie ludowej obronności. Wraz z jednostkami lotnictwa operacyjnego stanowią one około 1/3 naszych Sił Zbrojnych. Jest to najdobitniejszym wyrazem wysokiego poziomu utechnicznienia naszej armii, jak również świadectwem ogromnej wagi przypisywanej systemowi obrony powietrznej.

Do zadań Wojsk Obrony Powietrznej Kraju należy:

— odpieranie nalotów nieprzyjaciela;
— wykrywanie oraz zwalczanie środków rozpoznania i dywersji nieprzyjaciela powietrznego, naruszającego obszar powietrzny naszego kraju;
— powiadamianie poszczególnych rodzajów Sił Zbrojnych o zagrożeniu z powietrza.

Pełna realizacja tych zadań zapewnia obronę ludności, nieprzerwane funkcjonowanie organizmu państwowego oraz rozwinięcie wojsk lądowych do działań bojowych.

Dynamiczny tok służby wymaga od wszystkich żołnierzy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju wiele energii, doskonałej kondycji i odporności psychicznej, kształtując równocześnie u nich takie cechy osobowe jak: ofiarność w służbie, pracowitość, umiejętność szybkiego podejmowania trafnych decyzji, mistrzostwo w swej specjalności, wysoka odporność na trudy żołnierskiej służby, samodzielność w działaniu z równoczesnym poczuciem silnej więzi z zespołem.

Nie ma dnia ani godziny, w której obszar powietrzny naszego kraju nie byłby obserwowany i kontrolowany. Czujne anteny stacji radiolokacyjnych nieustannie przeszukują niebo w poszukiwaniu ewentualnego nieprzyjaciela. Nad ekranami radiolokatorów pełnią nieprzerwaną służbę dyżurni operatorzy. Na lotniskach znajdują się samoloty pozostające w pełnej gotowości bojowej do startu. Na pierwszy sygnał zajmują w nich miejsca piloci, by posłuszni rozkazom z ziemi wznieść się w przestrzeń i zniszczyć nakazany cel. Dyżurne pododdziały rakiet przeciwlotniczych kierują swe pociski ku niebu, gotowe w każdym momencie wystartować dla zniszczenia nieprzyjaciela. Wszystkie te środki obsługiwane są przez oficerów, podoficerów i żołnierzy służby zasadniczej. W ich rękach spoczywa olbrzymia odpowiedzialność. Niezbędna jest tu ogromna koncentracja uwagi, wysoki kunszt, precyzja, napięcie woli, z jednoczesnym wielkim opanowaniem i rozwagą.

Technika w naszych wojskach znaczy bardzo wiele. Jednakże o pełnym i właściwym wykorzystaniu wszechstronnych możliwości współczesnej techniki wojennej decydują w ostatecznym rachunku ludzie, którzy ją obsługują. Prawda ta jest dobrze znana w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju. Wychowaniu ideowemu, kształtowaniu poczucia odpowiedzialności za wykonywaną pracę oraz wyrabianiu innych niezbędnych cech osobowych żołnierzy służą wszystkie przedsięwzięcia szkoleniowe i wychowawcze podejmowane i prowadzone w Wojskach OPK przez dowódców, aparat polityczny, organizacje partyjne i KMW. W toku szkolenia politycznego, na zebraniach partyjnych i KMW oraz podczas innych form pracy ideowo-wychowawczej nasi dowódcy — oficerowie i podoficerowie — w bezpośredniej, serdecznej atmosferze docierają ze słowami partyjnej prawdy do serc i umysłów żołnierzy. W naszej pracy politycznej czołowe miejsce w arsenale ideowych argumentów zajmuje patriotyzm i internacjonalizm. Dzięki tej działalności wzrasta poziom wyszkolenia, dyscypliny i gotowości bojowej jednostek. Rozwija się ruch przodownictwa i współza-

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

WALENTYNA TIERIESZKOWA WŚRÓD MŁODZIEŻY

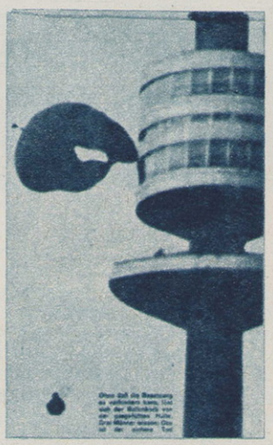
W dniach 29—30 sierpnia br., podczas IX Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Sofii, odbyło się spotkanie modelarzy z Bułgarii, Związku Radzieckiego, Węgier, Czechosłowacji, NRD, Polski i innych państw. Podczas spotkania poruszono naukowo-techniczne problemy z dziedziny modelarstwa. Przedstawiciele niektórych państw wygłosili wiele prelekcji, m. in. na temat walorów wychowawczych modelarstwa lotniczo-rakietowego oraz na temat najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych we wszystkich kategoriach modelarstwa lotniczego.

Uczestnicy spotkania mieli możność oglądania pokazów modeli latających wszystkich kategorii oraz wystawy zorganizowanej przez sofijskich modelarzy. Na wystawie tej pokazane były modele wszystkich kategorii, wykonane przez najlepszych modelarzy bułgarskich. W spotkaniu brała również udział Walentyna Tierieszkowa, która odpowiadała na licznie stawiane pytania o Kosmosie. Na zdjęciu — Walentyna w rozmowie z Wasylem Mitropolskim, założycielem Klubu Rakietowego im. Gagarina w Sofii.

J. Jarończyk

DRAMAT W POWIETRZU

NIEDAWNO pisaliśmy o tragicznym wypadku, jakiemu uległa trzyosobowa załoga balonu w Wiedniu, w chwilę po starcie z pola wzlotów nad Dunajem. Trzy osoby, znajdujące się w koszu, poniosły śmierć. Na zdjęciu — moment, kiedy powłoka balonu wskutek nadziania się na ostre metalowe pręty bariery bezpieczeństwa, otaczającej pomieszczenia galeryjki dla publiczności na wysokiej 250-metrowej wieży, rozerwała się i po ulotnieniu się gazu nośnego, kosz balonu zaczyna spadać na ziemię. Zdjęcie zostało dokonane przez przygodnego obserwatora tragedii.



SPORT SAMOLOTOWY

● **W trzecim** z kolei Rajdzie Zachodnioniemieckich Pilotek, jaki zakończył się 15 czerwca br., zwyciężyła załoga w składzie Lore Möller i Viola Ellinghausen, na samolocie Piper Pa-18. Rajd zorganizowany został przez Stowarzyszenie Pilotek NRF.

● **Tegoroczny** rajd dalekodystansowy (rajdy takie od trzech lat organizuje aeroklub w Düsseldorfie) trwał od 29 czerwca do 13 lipca. Wzięło w nim udział 39 załóg. Trasa rajdu wiodła z Düsseldorfu do Hiszpanii, Afryki północnej, Wysp Kanaryjskich i z powrotem do Düsseldorfu. Zwyciężyła załoga w składzie Christel Terjung i Werner Kaupisch-Jüchter, na samolocie Cessna.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **Niedawno** znany radziecki pilot śmigłowcowy Aleksiej Anosow ustanowił na śmigłowcu Mi-1 nowy rekord międzynarodowy, przelatując trasę zamkniętą o obwodzie 1 528,770 km. Anosow jest trzykrotnym autorem śmigłowcowych rekordów międzynarodowych. W roku 1966 obleciał trasę zamkniętą długości 1 504,496 km (na Mi-1), polepszając o ponad 80 km rekord pilota amerykańskiego T. Ratcliffa.

Wypada przypomnieć, iż autorem pierwszego rekordu międzynarodowego w tej kategorii ciężarowej (czwartej) śmigłowców był pilot radziecki W. Riachowskij, który dziesięć lat temu na Mi-1 przeleciał odległość 555,376 km po trasie zamkniętej. W roku 1960 wynik Riachowskiego polepszył niemal dwukrotnie jego kolega klubowy z Orenburga — F. Biełuszkin. W roku 1962 dalsze 48 km dorzucił do rekordu Biełuszkina pilot amerykański R. Cohan. Rok później — rekord znów powrócił do ZSRR: A. Łucenko ustanowił wynik 1 188,52 km, aby po trzech latach oddać palmę pierwszeństwa w r. 1966 Anosowowi. W zeszłym roku rekord Anosowa pobił A. Gorbaczew, osiągając wynik 1 400,632 km. I ostatnio — Anosow znów wyszedł na czoło rekordzistów, śrubując wynik do 1 528,770 km.

W uznaniu niestrudzonej pracy i wysokich kwalifikacji Anosowa — biuro prezydium Federacji Sportu Śmigłowcowego ZSRR nadało mu tytuł mistrza sportu klasy międzynarodowej.

POLONICA

● **We wrześniowym** numerze czasopisma francuskiego „Aviation Magazine" ukazał się opis techniczny polskiego samolotu wielozadaniowego PZL-104 „Wilga-32", ilustrowany zdjęciem i rysunkiem maszyny w trzech rzutach.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

● **W 1967 roku** ZSRR odwiedziło ponad 1,8 mln turystów zagranicznych, z których wielu korzystało z linii lotniczych „Aerofłotu". Do niedawna jedynym międzynarodowym portem lotniczym ZSRR było Szeremietiewo pod Moskwą. Obecnie obok Moskwy zagraniczne samoloty lądują w Kijowie, Leningradzie, Taszkiencie i innych miastach ZSRR. „Aerofłot" stale rozszerza sieć połączeń zagranicznych. W bieżącym roku dużym wydarzeniem było otwarcie linii Moskwa — Nowy Jork. Rozwój linii zabezpieczają zawarte umowy lotnicze i tak np. ZSRR posiada prawo przelotu nad Danią, Norwegią i Szwecją na trasach lotów do Kanady i Stanów Zjednoczonych. Umowy z Nigerią i Jemenem stwarzają podstawy do rozwoju linii „Aerofłotu" w Afryce. Umowa z Francją pozwala na uruchomienie przez ten kraj linii do południowej Ameryki. W najbliższych latach „Aerofłot" planuje podwoić, a nawet potroić liczbę pasażerów przewożonych na zagranicznych liniach oraz uruchomić specjalne zagraniczne linie towarowe.

● **Przedstawiciele** rządów Danii, Szwecji i Norwegii prowadzą rozmowy z rządem Meksyku na temat podpisania umowy, przyznającej towarzystwu SAS prawo eksploatacji linii do Meksyku.

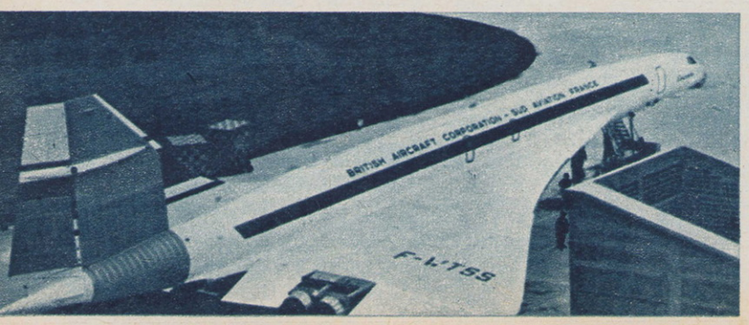
● **Na lotnisku** Frankfurt-Main (NRF) budowany jest nowy obiekt, przeznaczony na dworzec odprawy pasażerów o powierzchni 2900 m kw. Oddany on będzie do obsługi turystów, przy czym szczytowa zdolność przepustowa wynosić ma 1800—2000 pasażerów na godzinę.

● **„Alitalia"** i związane z nią przedsiębiorstwa lotniczej komunikacji wewnętrznej we Włoszech rozszerzają swoją działalność. Połączenia lotnicze objęły również siedem wysp włoskich leżących na morzu Śródziemnym. Śmigłowce typu Sikorsky S-61 utrzymują łączność pomiędzy Neapolem, a wyspami Capri i Ischia. Samoloty latają na Sycylię i Sardynię oraz leżące w pobliżu wybrzeża afrykańskiego Pantelarię i Lampeduzę. Wyspa Elba w sezonie posiada dwa połączenia lotnicze z Genuą. Na Sardynii są cztery porty lotnicze, a na Sycylii pięć.

● **W połowie** września linie SAS wprowadziły do eksploatacji na trasie Kopenhaga — Nowy Jork nowy samolot DC-8-63, zabierający 184 pasażerów. W czasie lotu wyświetlane są filmy. Na premierę wybrano film pt. „Afera Tomasza Crown". Program filmowy zmieniany będzie co dwa tygodnie. Poza oglądaniem filmu do dyspozycji pasażerów jest program muzyczny na sześciu niezależnych kanałach. SAS zamówiły pięć samolotów typu DC-8-63, wszystkie wyposażone w kina pokładowe.

● **Port** lotniczy Bejrut w ubiegłym roku zanotował 1 242 629 pasażerów, 38 274 t frachtu, 1254 t poczty i 38 297 startów i lądowań samolotów.

W Tuluzie (Francja) i Filton (Anglia) trwają intensywne przygotowania dwóch pierwszych prototypów naddźwiękowego samolotu „Concorde" do prób w locie. Prototyp nr 001 w Tuluzie prawdopodobnie w październiku br. rozpocznie pierwsze loty. W tym samym czasie trwać będą próby naziemne prototypu zbudowanego w Anglii, w Filton.



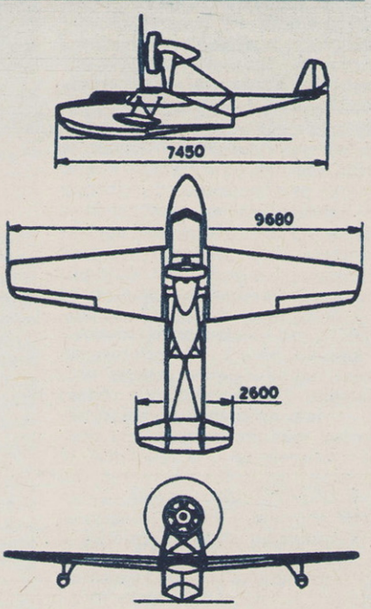
SAMOLOTY KRAJU RAD

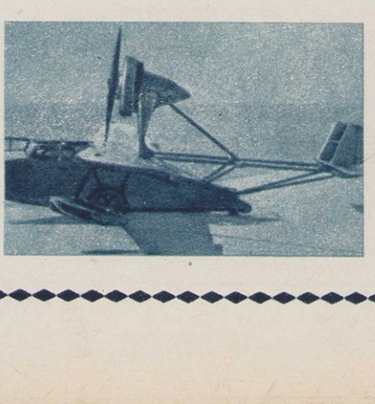
SPŁ („Gidro-1")

Z początkiem roku 1935 jednostki lotnictwa morskiego ZSRR otrzymały na uzbrojenie bardzo oryginalny dwumiejscowy samolot, skonstruowany przez Igora Czetwierikowa. Nowa maszyna przeznaczona była do wykorzystywania jej przez okręty podwodne w celu prowadzenia zwiadu i utrzymania — w razie potrzeby — łączności z lądem. Samolot otrzymał oznaczenie SPŁ („Gidro-1").

SPŁ przystosowany był do operowania z pokładów okrętów podwodnych. Już samo to — określiło specyficzny sposób jego konstrukcji. Był to wolnonośny górnopłat. Skrzydła — składane, jak również zespół śmigło-silnikowy i częściowo usterzenie. W stanie złożonym SPŁ posiadał następujące wymiary: 7,45x2,12x2,35 m. Powierzchnia skrzydeł — 13,4 m², ciężar własny — 592 kG, całkowity — 879 kG. Podczas składania samolotu jego zespół śmigło-silnikowy odchylany był do tyłu. Skrzydła — składane wzdłuż kadłuba okrętu podwodnego.

Aby złożyć samolot, wystarczało 3-4 minuty, zaś przygotowanie do lotu zajmowało 4-5 minut. Podczas prób państwowych pilot doświadczalny A. W. Krzyżewski osiągnął na SPŁ prędkość 186 km/h i wysokość 5 400 m. W dniu 21 września 1937 r. Krzyżewski ustanowił na tej maszynie trzy rekordy międzynarodowe: prędkości na trasie 100 km — 170 km/h, odległości — 480 km i wysokości — 5 400 m. Na międzynarodowej wystawie lotniczej w Mediolanie (1936 r.) SPŁ cieszył się szczególnym zainteresowaniem ze strony publiczności i fachowców.





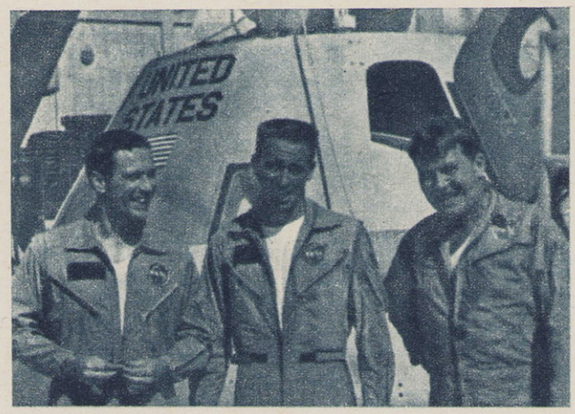
KRYZYS AMERYKAŃSKIEJ ASTRONAUTYKI?

W latach 1965—66 amerykańska astronautyka przeżywała swój „złoty wiek". Program „Gemini", który przyniósł szereg rekordów z dziedziny lotów załogowych, misje sond „Surveyor" i „Lunar-Orbiter", to tylko najważniejsze sukcesy. Budżet NASA przekraczał 5 mld dolarów, zaś liczba zatrudnionych w przemyśle kosmicznym dochodziła do 380 tys. osób. W produkcję w tej dziedzinie zaangażowanych było 20 tys. zakładów. Dla potrzeb astronautyki pracowało 5 proc. amerykańskich inżynierów i naukowców oraz 200 uniwersytetów. Dzięki ich wysiłkom USA stały się niemal równorzędnym partnerem ZSRR w wyścigu kosmicznym. Wydawało się, że dalszy rozwój badań satelitarnych USA będzie odbywał się równie dynamicznie.

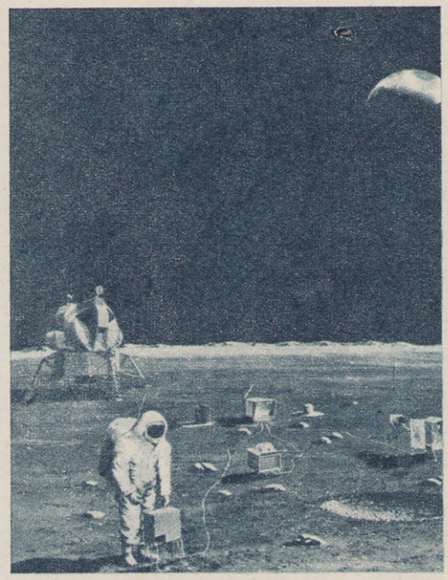
Nadszedł jednak dzień 27 stycznia 1967 r. Tragedia na Przylądku Kennedy była wielkim szokiem dla światowej i amerykańskiej opinii publicznej. Znalazło to odbicie w ankietach sondażowych dotyczących zapatrywań przeciętnego Amerykanina na program badań kosmicznych. Liczba zwolenników jego rozszerzenia zmalała z 71 proc. badanych w 1966 r. do czterdziestu kilku procent w chwili obecnej. Polityka administracyjna NASA, sposób zarządzania i jego niedociągnięcia stały się przedmiotem ostrej krytyki prasowej (dyrektor NASA J. Webb podał się ostatnio do dymisji). Niezadowolenie wielu senatorów z opóźnień programów i przekraczania kosztów budowy pojazdów znalazło wyraz w debacie parlamentarnej nad budżetem przeznaczonym na podbój Kosmosu w roku budżetowym 1968. Niektórzy politycy żądali zmniejszenia funduszy na programy przestrzenne o połowę, co byłoby równoznaczne z ich przerwaniem. Urzędnicy NASA i reprezentujący agencję naukowcy bronili każdego niemal centa. Dzięki temu z 5,1 mld dolarów udało się ocalić 4,8 mld. W bieżącym roku budżetowym 1969 (liczonym od lipca 1968) ustaloną sumę 4,5 mld dolarów zredukowano do 4 mld, przy czym niewykluczone, że i ta rekordowo nikła kwota może być jeszcze zmniejszona. Sytuacji nie ratują z pewnością wypowiedzi prezydenta Johnsona o znaczeniu, jakie rząd przywiązuje do badań kosmicznych. Skoro już mowa o Jahnsonie, to należałoby wspomnieć o mechaniźmie, który w niewątpliwy sposób odciąga fundusze z budżetu USA. Jest nim brudna wojna wietnamska, która, mimo oświadczeń administracji amerykańskiej, stanowi (pominąwszy inne aspekty sprawy) bardzo poważne obciążenie finansowe i pochłania sumy przeznaczone na reformy wewnątrz kraju i badania kosmiczne.

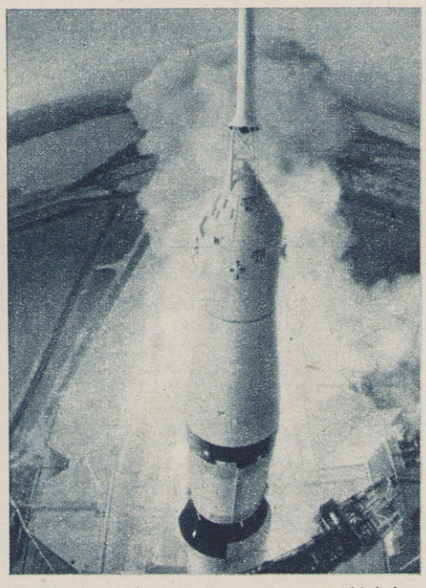
Skutki poważnych cięć budżetowych widoczne są już obecnie. Mając do dyspozycji skromniejsze fundusze, NASA była zmuszona ograniczyć, jeśli nie zrezygnować całkowicie, z niektórych programów. W połowie br. liczba pracowników przemysłu kosmicznego zmalała do 240 tys. osób, zaś zakładów przemysłowych związanych z budową sztucznych satelitów, rakiet nośnych i wyposażenia pomocniczego do 15 tys. Tegoroczne plany przewidywały wysyłkę 29 sztucznych satelitów Ziemi i sond kosmicznych oraz 260 rakiet sondażowych. Dla porównania: w zeszłym roku Amerykanie umieścili w Kosmosie 55 obiektów (liczba ta nie obejmuje 27 tajnych satelitów). Różnica ilościowa jest wyraźna. Rysuje się ona jeszcze ostrzej, gdy zwrócimy uwagę na prognozy z początku lat sześćdziesiątych. Zaprojektowane wówczas, a obecnie, prawie nie używane, zespoły startowe nr 40 i 41 na Przylądku Kennedy obliczone były na 60 startów rakiet „Titan-3 C" rocznie. Podobnie długo jeszcze trzeba będzie czekać, aby zespół startowy nr 39 był używany maksymalnie (75 startów rakiety „Saturn-5" rocznie). Na razie wiele eksperymentów, zwłaszcza w odniesieniu do orbit polarnych, przebiegających nad biegunami, realizuje się z bazy Vandenberg w Kalifornii.

Obecnie połowę wydatków NASA pochłania program „Apollo". W tym stanie rzeczy trudno mówić o jakichś nowych przedsięwzięciach. Bieżące niedobory finansowe rzutują jednak i na dalszą przyszłość. W astronautyce istotną rolę odgrywają studia i badania wstępne. Czasochłonność opracowań każe rozpoczynać przygotowania obiektów na kilka lat przed ich planowaną wysyłką. Opóźnienia w początkowej fazie projektu hamują, rzecz jasna, jego późniejszą realizację. Dlatego też pod znakiem zapytania pisze się obecnie o licznych projektach amerykańskich sond kosmicznych i próbników planet, jakkolwiek ich wartość, z naukowego punktu widzenia jest niewątpliwa. We wczesnych latach siedemdziesiątych należy się spodziewać wysyłki raczej stosunkowo prostych i tanich próbników, podczas gdy realizację laboratoriów klasy „Voyager" odsuwa się na drugą połowę przyszłego dziesięciolecia.



Załoga statku „Apollo-7" przed pierwszym startem planowanym w październiku roku bieżącego. Od lewej stoją: F. Eisele, W. Cunningham i W. Schirra (dowódca).





Czy tak będzie wyglądać pierwsze lądowanie człowieka na Księżycu — trudno przewidzieć. Rysunek przedstawia astronautę, który po opuszczeniu zespołu księżycowego ustawia aparaturę pomiarowo-badawczą. Obok start doświadczalny pojazdu rakietowego „Saturn—V" z bezzałogowym statkiem „Apollo—6". Start nastąpił w kwietniu bieżącego roku. Pierwszy lot załogowy ma być dokonany w tym miesiącu.

Obracamy się więc cały niemal czas wokół sprawy kosztów. One to decydują o ostatecznym charakterze badań i dlatego też w najbliższym czasie loty kosmiczne USA pójdą w kierunku satelitów użytecznych kosztem obiektów o czysto naukowym przeznaczeniu. Dowodem takich tendencji może być choćby Program Zastosowań „Apollo" (przeznaczony do realizacji po wylądowaniu Amerykanów na Księżycu). Jego ambitne założenia nie zmieniają jednak faktu, że w chwili obecnej dynamika badań kosmicznych USA poważnie osłabła, zaś nad jej przyszłością pojawia się wiele znaków zapytania. (Wi)

SŁAWNI LOTNICY

CZOŁOWY i zarazem najpopularniejszy pilot szybowcowy Rumunii Mircea Finescu urodził się w 1923 roku. Od najmłodszych lat interesował się techniką, a przede wszystkim lotnictwem. Już w 1939 roku, gdy miał szesnaście lat, rozpoczął szkolenie szybowcowe. Pierwsze loty i uzyskanie wstępnych uprawnień pilota szybowcowego wpłynęło na decyzję zostania lotnikiem, jeśli już nie zawodowym, to koniecznie sportowym. Wybuch wojny pokrzyżował jego młodzieńcze plany.

Po zakończeniu wojny Finescu zgłosił się jako jeden z pierwszych do lotnictwa sportowego, z chęcią szkolenia się i latania na szybowcach. Został przyjęty. Z każdym rokiem stawał się dojrzalszym szybownikiem. Wreszcie postanowił uczestniczyć w zawodach szybowcowych.

Pierwszym sukcesem sportowym Mircea Finescu było zwycięstwo w Krajowych Zawodach Szybowcowych Rumunii w 1951 roku. Zdobył on wtedy wielki puchar Rady Ministrów Republiki Rumuńskiej. Dopiero dwa lata później, w 1953 roku, uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową.

Mircea Finescu

W czerwcu 1954 r. brał udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie. Startował wtedy na szybowcu IS-3, przy czym zwyciężył w piątej konkurencji: prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km. Ostatecznie w Lesznie zajął 8 miejsce i ustanowił dwa szybowcowe rekordy Rumunii: w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km. i przelocie docelowo-powrotnym.

Mircea Finescu uczestniczył za granicą w różnego rodzaju międzynarodowych zawodach szybowcowych oraz szybowcowych mistrzostwach świata. Na ostatnich mistrzostwach świata w Lesznie Finescu latał na FOCE-4 w klasie standard i ostatecznie wywalczył 27 miejsce.

Z zawodu jest inżynierem lotniczym. Ukończył politechnikę w Bukareszcie. Ma Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Na szybowcach wylatał 3 810 godzin. Lata również na samolotach. Ogółem ustanowił 28 szybowcowych rekordów Rumunii. Startując wielokrotnie w zawodach krajowych, pięciokrotnie uzyskał tytuł Szybowcowego Mistrza Rumunii. Ma żonę i dziecko.

(M)

JUBILEUSZ „Antka"

SAMOLOT An-2 jest jedną z najbardziej w ZSRR rozpowszechnionych maszyn, znajdujących zastosowanie w niezliczonych dziedzinach życia gospodarczego Kraju Rad. Spotkać go można na lokalnych liniach pasażerskich, przy transporcie towarów i poczty, posługują się nim państwowe gospodarstwa rolne przy nawożeniu gleby, lata nad polami i lasami rozpylając chemiczne środki owadobójcze, używany jest przez rybaków do wykrywania ławic ryb na wodach mórz i oceanów, jak również — jako powietrzny zwiadowca — do ochrony konwojów morskich przed lodami.

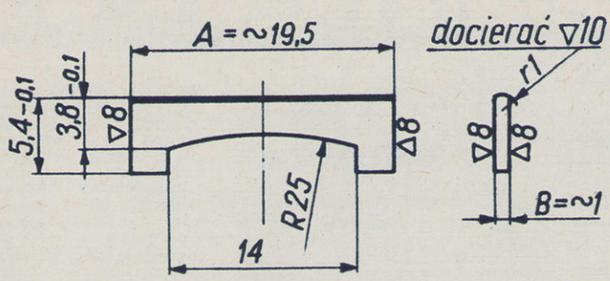
Radziecki przemysł lotniczy zbudował cały szereg wersji An-2. Oto, jaki może być, znany dobrze i u nas, „Antek": polarny, desantowy, sanitarny, gospodarczy, górski, do prac kartograficznych i geofizycznych, pożarniczy.

W sierpniu br. samolot An-2 „ukończył" 20 lat. Piękny jubileusz w służbie człowieka. Dla przypomnienia podajemy, że pierwszy lot prototypu samolotu An-2, zbudowanego przez zespół konstruktorski Olega Antonowa, odbył się w dniu 31 sierpnia 1947 r. Maszynę pilotował Paweł Wołodin. Próby państwowe wersji gospodarczej An-2 przeprowadzał później pilot doświadczalny Georgij Łysenko. Produkcję seryjną „Antków" uruchomiono na Ukrainie w roku 1948.

SILNIK Z TŁOKIEM KRĄŻĄCYM SW. 992. RC

Mgr inż.
JULIAN FALĘCKI

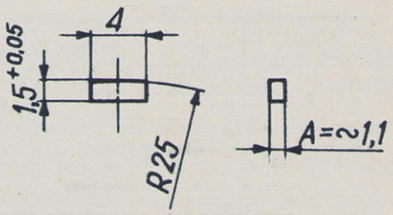
ODCINEK 4



Nr 9 Listwa

szt. 3 mat. ZsP55 H_B=240÷280 kG/mm²

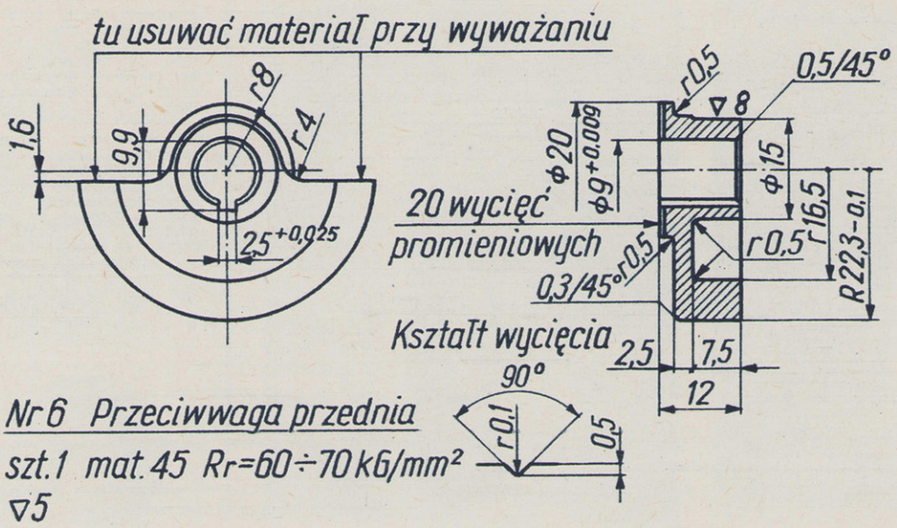
Uwaga: Wymiar A ma być mniejszy od szerokości cylindra o 0,03÷0,05
Wymiar B dobrać aby luz listwy w wycięciu tłoka był 0,01÷0,03



Nr 11 Wkładka

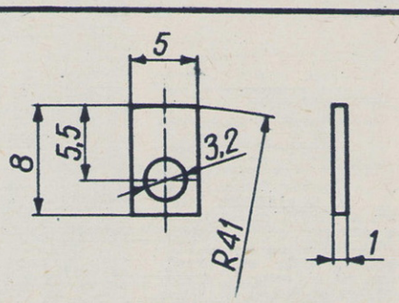
szt. 3 mat. PA6 ▽5

Uwaga: Pasować na mocny wcisk w wycięcie tłoka (wymiar A)



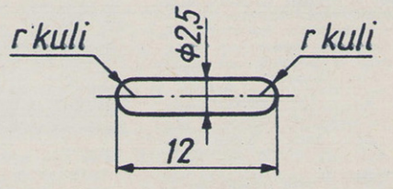
Nr 6 Przeciwwaga przednia

szt. 1 mat. 45 Rr=60÷70 kG/mm² ▽5



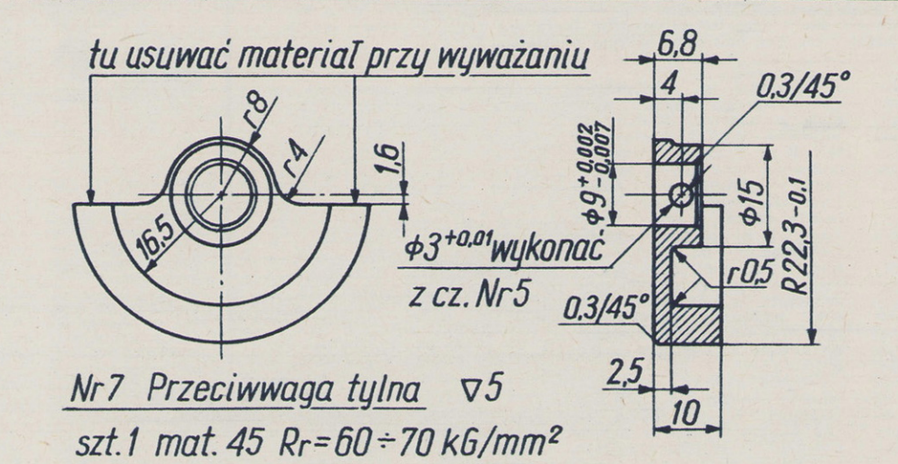
Nr 26 Zamocowanie

szt. 4 mat. 20 ▽4



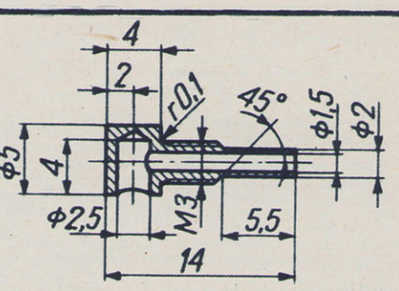
Nr 16 Igiełka łożyskowa

szt. 28



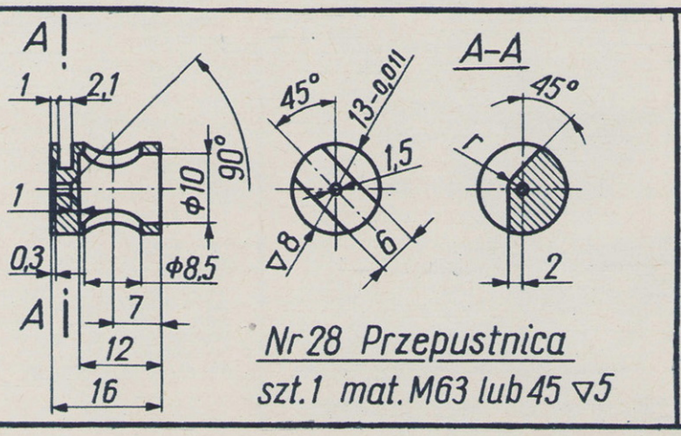
Nr 7 Przeciwwaga tylna ▽5

szt. 1 mat. 45 Rr=60÷70 kG/mm²



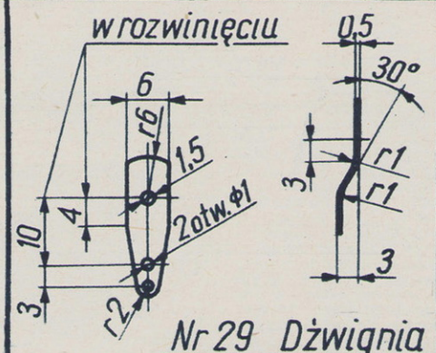
Nr 30 Rozpylacz

szt. 1 mat. 63 lub 45 ▽5



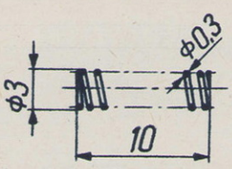
Nr 28 Przepustnica

szt. 1 mat. M63 lub 45 ▽5



Nr 29 Dźwignia

szt. 1 mat. 15 ≈



9 zwoi czynnych

Nr 33 Sprężyna

szt. 1 mat. OWS

CIĄG DALSZY NASTĄPI

NOWY REKORD MIKROMODELU – 23 minuty 57 sekund

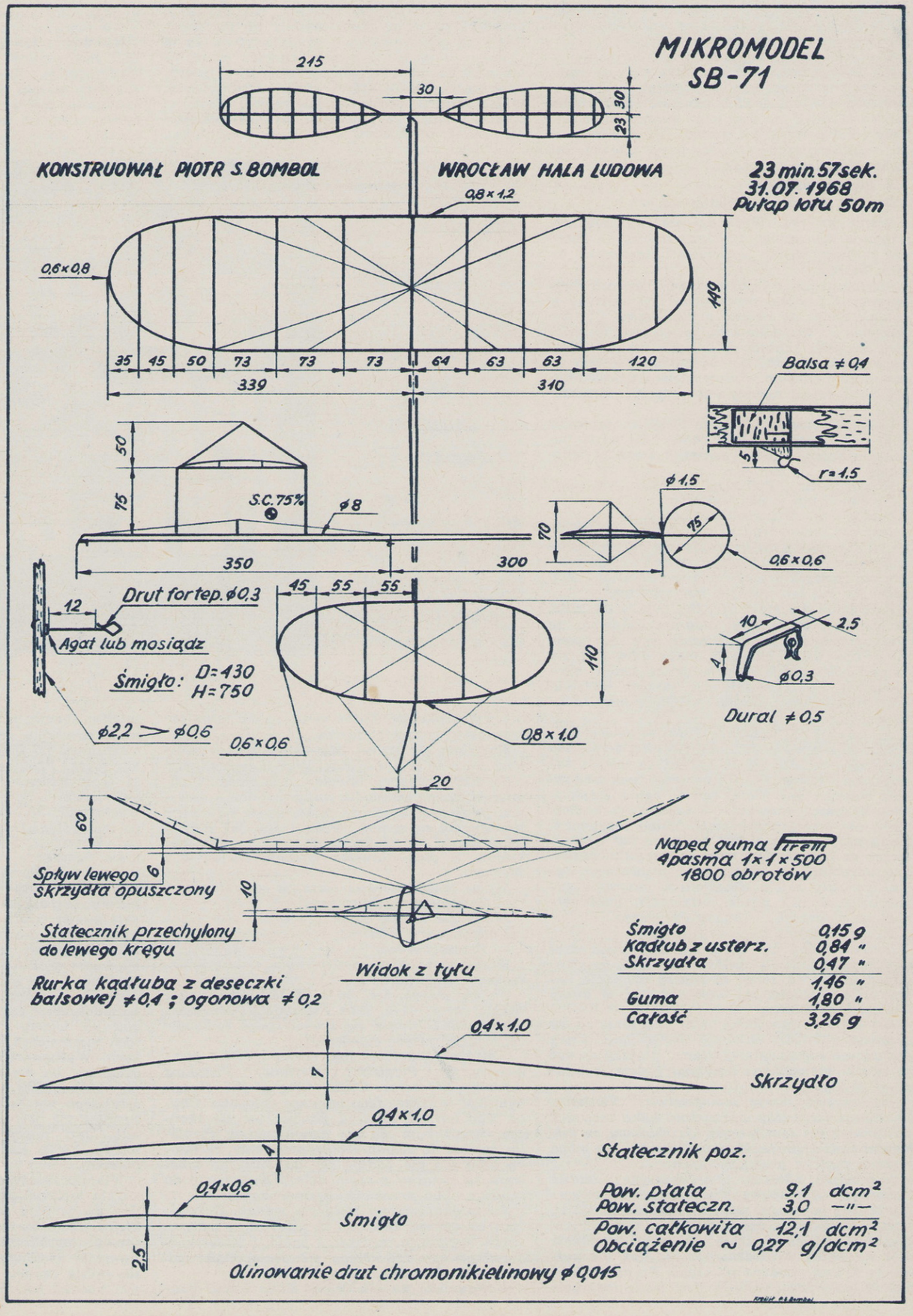
TYM mikromodelem, wg nowych przepisów FAI (rozpiętość do 650 mm), miałem zamiar poprawić mój rekord Polski z 1961 r. Uzyskałem jedynie wynik lepszy o 20 s., do nowego rekordu zabrakło 8 s. Aby zachęcić innych modelarzy do poprawienia siedmioletniego już rekordu, publikuję dla orientacji swój model.

Konstrukcja jest stosunkowo prosta i nie powinna nastręczać kłopotów średnio zaawansowanemu modelarzowi. Może najbardziej kłopotliwą sprawą jest dobranie odpowiedniego materiału na wykonanie szkieletu. Balsa, której używałem do budowy modelu, miała ciężar właściwy 0,09 G/cm³ ÷ ÷ 0,12 G/cm³ i taką można znaleźć w naszych przydziałach materiałowych. Dla informacji podaję, że do sukcesów czołowych modelarzy zagranicznych, w niemałym stopniu przyczynia się możliwość stosowania przez nich balsy o ciężarze właściwym 0,05 G/cm³ i poniżej.

OPIS BUDOWY MODELU

Do zwijania i klejenia (na styk) rurek kadłuba potrzebne są pręty mosiężne lub stalowe kadmowane czy niklowane. Na rysunku podane są średnice zewnętrzne rurek. Budowa skrzydeł i statecznika odbywa się na płaskich deskach montażowych, do olinowania zaś potrzebne są pomocnicze szablony (stelaże). Druty olinowania winny mieć jednakowy naciąg, gdyż w przeciwnym wypadku powierzchnie nośne po zdjęciu z szablonu będą się wichrzyć. Do budowy śmigła musi być wykonany specjalny szablon, najlepiej z klocków twardej balsy, dla obu łopat, przyklejony do wspólnej podstawy (deseczka lipowa 10 mm). Po wykonaniu belki śmigła, wklejeniu haczyka na gumę i łożyska oporowego (mosiądz lub agat), należy założyć belkę na szablon i przykleić kroplami kleju w części środkowej szablonu. Dopiero teraz można doklejać obrzeża i żeberka. Pokrywanie łopat śmigła mikrofilmem wykonuje się też na szablonie. Oś ciągu śmigła, w widoku z góry i z boku, zerowa. Beleczki na pilon i na wzmocnienie kadłuba wykonane są z nieco twardszej balsy o 1,5 mm. Wieżyczka skrzydeł i statecznika o przekroju 0,8 × 0,8 mm. Żeberka do skrzydeł i statecznika poziomego należy odcinać z uprzednio uformowanej na kształt profilu deseczki balsowej. Do statecznika żeberka tniemy z tej samej płytki, ucinając je jedynie na długość od końca profilu. Żeberka do śmigła wykonujemy z odrębnie ukształtowanej deseczki. Dobrze jest powlec deseczki na żeberka rzadkim białkiem z jaja kurzego, celem usztywnienia profilu. Całość modelu klejona jest bardzo oszczędnie, ale dokładnie, kollodionem, jedynie pokrycie mikrofilmowe — białkiem rozcieńczonym wodą bądź śliną. Środek ciężkości (75% głębokości płata) ustalamy po założeniu do kadłuba, w obsadę, kompletnie wykonanego śmigła, z całkowicie wykonanym olinowaniem kadłuba i usterzeniem oraz podwieszoną między haczykami gumą. Dopiero wg ustalonego środka ciężkości można wklejać rurki do mocowania pilonu skrzydeł (ze słomy, trawy lub papieru). Skład wagowy mikrofilmu: cellon 62,0 G, kollodion 17,0 G, olejek rycynowy 3,0 G, olejek kamforowy 3,5 G, rozcieńczalnik 36,0 G. Temperatura wody, na którą wylewa się mikrofilm, rzędu +24° C. Ramkę z mikrofilmem, podczas suszenia na rozpiętym sznurku, należy obciążać u dołu, aby tafla była naprężona. Przed pokrywaniem płaszczyzn modelu mikrofilmu należy podsuszyć 3—5 minut nad kuchenką elektryczną. Przy suszeniu należy zachować szczególną ostrożność i nie zbliżać mikrofilmu do kuchenki bliżej niż 400 mm; mikrofilm jest bardzo łatwopalnym materiałem. Przy kolorach: czerwień, fiolet, zieleń — grubość mikrofilmu wynosi 4—5 mikronów.

PIOTR S. BOMBOL



XXV

PRZYCHODZI WRESZCIE TEN DZIEŃ

Ppłk pil.
ANDRZEJ
DOBRZENIECKI

Przychodzi wreszcie ten dzień, w którym zbieramy owoce naszej pracy. Dzień, na który czekają Zamorski, i Majewski, i Mielczarek, i ci wszyscy, których nazywamy młodymi. Przychodzi ten dzień, w którym ja, instruktor, nabiorę przekonania, że wszystko, co jest im potrzebne — potrafią. Przedstawiam najlepszego z moich uczniów do egzaminu w powietrzu. Przyjmuje go Pniewski albo Piepielin. I oni zezwolą na pierwszy lot samodzielny.

Nigdy mi przedtem nie przyszło do głowy, że także kiedyś miałem instruktora i że on również coś przeżywał, gdy ja leciałem sam po raz pierwszy. Stoję obok SSD, odpalam papierosa od papierosa, czuję, że wszystkie mięśnie mam napięte i nie potrafię ich zwolnić. „Lot, cóż to za lot — mówię sobie — tylko krąg, tyle ich już wykonał, poleci, usiądzie..."

A jak nie usiądzie?

Brednie. Czemu nie miałby usiąść?

Patrzę na pas. Wychodzi srebrny Mig, zatrzymuje się chwilę, zwiększa obroty — gwiżdże turbina. Słyszę „zezwalam" kierownika lotów. Start...

Pierwszy start. Tak ma być. Tak jak było ze mną. Start jest przerwany. Ten chłopiec w kabinie musi się oswoić z rozbiegiem i z dobiegiem, ze świadomością, że nie ma instruktora w tylnej kabinie, że w ogóle nie ma tylnej kabiny. Że lot odbędzie się nie na Uti, lecz na samolocie bojowym. Kołuje znów ku początkowi pasa. Drugi rozbieg zakończy się wzniesieniem i lotem.

Znów „zezwalam" rzuca Piepielin w radio, a ja śledzę rozbieg, i oderwanie, i lot do pierwszego zakrętu, i drugi zakręt, i trzeci. I lądowanie.

W porządku. Pierwszy poleciał.

Po nim drugi, trzeci, czwarty...

Latają moje orły kochane. Latają.

Jest coś cudownego w tym fakcie, że latają, że już nie jestem im bezwzględnie potrzebny, że mają mnie teraz, po prostu... gdzieś. Latają i żaden nie rozwalił grata, żaden nie połamał kości. Czyżbym był tak dobrym instruktorem?

Pozostanie dla mnie zagadką, jak to się stało, że jednak przeszli cały program szkolenia, że dopomogłem im jakoś, chociaż sam nie wiem jak. Ptasi węch chłopaki mają albo cud się zdarzył. Wszystkie najuroczystsze święta roku spotykają się tego dnia na naszym lotnisku. Piepielin nie klnie. Chodzi między nami i śmieje się.

— A co? A co? Polecieli? Fakt, że polecieli.

Oto, na czym polega radość. Myślę, że nie ma głębszego uczucia niż ta radość, ta wielka satysfakcja właśnie. Nie żal mi teraz tych wszystkich ciężkich dni, kłótni ząb za ząb z Piepielinem, własnego zmęczenia i nawet tych nielicznych, ale przeżytych przecież chwil rezygnacji, kiedy pragnęło się cisnąć haubę w kąt i wrzeszczeć na całe gardło; mam to wszystko gdzieś. „To wszystko", to znaczy brak prywatnego życia, wieczory zajęte układaniem programu jutrzejszego dnia i ranne wstawanie, punktualność na zbiórkach — hobby Piepielina...

Tylko, że loty...

Lotów choćby nie wiem co, nie można mieć dość, nawet jeśli się spada ze skrzydła ze zmęczenia. Życie na serio, to znaczy działanie nareszcie, rozpoczyna się więc radością w duszy i wiosną na świecie.

Już wkrótce przestanie mieć znaczenie to, że ci wszyscy młodzi chłopcy, świętujący dzień pierwszego samodzielnego startu, przyszli do nas ze swymi niewielkimi ilościami godzin wylatanymi w szkole.

Już wszyscy latają samodzielnie. Nieskomplikowane to są loty wprawdzie, tylko krąg nad lotniskiem, ale samolot jest już bojowy, za kilka dni będzie strefa. Nasi podopieczni nie mogą jeszcze wyjść z grupy młodych.

Jest ciepło. Stoimy przy kraciastej budzie startowego stanowiska dowodzenia, obserwujemy te loty po kręgu, własnych zadań nie mamy wiele; od czasu do czasu któryś z nas, starych, wyskoczy gdzieś na trasę, na jakieś strzelanie albo na walkę. Najważniejsze dla nas, dla pułku, są te loty młodych po kręgu. Na dachu kraciastej budy jest Piepielin. Jest także Pietakow i Markow. Samolot dochodzi do czwartego zakrętu. Jeszcze chwila i pochyli się na lewe skrzydło, rozpoczynając podejście do pasa. Patrzymy na jego sylwetkę, niepokoimy się jeszcze, ale nie o lot lecz o lądowanie, o przyziemienie. Będziemy surowymi sędziami, jeśli nie usiądzie dokładnie obok litery „T" albo nie wyczuwszy dobrze samolotu klapnie wcześniej lub później. On zaś wcześniej niż należy kładzie samolot w zakręt.

Nie widzi pasa, czy co?

Jeszcze ma czas poprawić kierunek swojego lotu ze zniżaniem. Nie poprawia jednak.

Słyszę skrzekliwy wrzask Pietakowa z dachu startowego stanowiska dowodzenia:

— Uchadi na wtoroj krug. Uchadi, sukinsyn, ucha...

Samolot wali się na nas. Dokładnie na nas! Już Markow jest na ziemi, nie wytrzymał na dachu, za nim jednym skokiem, bez używania drabinki, także na ziemi, znalazł się Pietakow. Pędzą w głąb lotniska. Mnie wmurowało w ziemię, nie mogę się ruszyć, chociaż wiem, że ten samolot musi się zderzyć z naszą kraciastą budą, pod ścianą której stoję sparaliżowany. Widzę otwarte podwozie, jak rośnie, rośnie w oczach, samolot się powiększa do gigantycznych rozmiarów, wydaje się teraz dużo potężniejszy niż jest naprawdę. Zaraz zwali się na mnie całym niesłychanym ciężarem.

Musiałem się skulić, gdy przetoczył się nade mną on, a za nim nieludzki grzmot jego silnika.

Niebezpieczeństwo minęło. Nie mogę zrozumieć, dlaczego nie widzę kupy szmelcu w miejscu, gdzie stoi kraciasta buda, widzę natomiast jak samolot się wznosi. Widzę także, jak Piepielin prostuje się na dachu, ma już w ręku mikrofon. Z głębi lotniska wracają Pietakow i Markow.

Słyszę także pilota w głośniku radiostacji:

— Zezwólcie na drugi krąg.

Jakby nic się nie stało.

I odpowiedź Piepielina:

— Proszę bardzo.

Wtedy wybucham gwałtownym, trochę histerycznym śmiechem.

Tu się jednak nie ma z czego śmiać, wyłączając, rzecz jasna, skok Pietakowa i Markowa z dachu SSD. Śmiać się z niedoszłego samobójcy, a może nawet mordercy?

Musimy jakoś ten fakt ocenić. Jestem przekonany, że i Piepielin, i Markow, i Pietakow wściekną się teraz. Groza minęła. Nie chciałbym być w skórze tego młodego chłopaka Chyba jego kariera lotnicza już na tym się skończy. Wcale bym się nie dziwił, gdyby Piepielin napisał do sztabu DWL doniesienie, że młody pilot (...) nie nadaje się do dalszego szkolenia, w związku z czym należy go zwolnić do rezerwy, albo przenieść na inne stanowisko.

Nic podobnego nie stało się jednak. Oczywiście, co mu się należało, to usłyszał, o sobie, o swoim tatusiu, o mamusi, i babci, i wszystkich przodkach do dziesiątego pokolenia. Dalej poznawałem Piepielina. Jego konkluzja:

— Powrócić do Uti Miga. Kilka lotów kontrolnych. Chyba zbyt wcześnie poleciał samodzielnie.

— Wyście go puszczali samodzielnie, towarzyszu Piepielin.

— Tak. Wypuszczę go po raz drugi za tydzień.

Trzeba się bowiem przekonać, że ten okres, kiedy nie pilot steruje samolotem, ale samolot rządzi pilotem — minął bezpowrotnie.

Ciekawe, że nie przyszło wtedy nikomu do głowy szukać głównej przyczyny w psychice lotnika, poddawać go lekarskiej obserwacji, długim i męczącym rozmowom z psychologiem czy neurologiem, czy jakimś innym logiem. Inna sprawa, że psychologów nie było jeszcze między nami. Ale było już pojęcie sprawności i kondycji psychofizycznej. Cała rzecz pozostała na płaszczyźnie szkoleniowej i nie najlepiej świadczy o nas, instruktorach i dowódcach. Musieliśmy w jakimś momencie zrobić błąd w ocenie umiejętności pilota.

Ale Popielin — to jednak facet z charakterem.

Nie mogło tak być jednak, abyśmy nie musieli zastanawiać się nad tym arcyniezwykłym wydarzeniem, kiedy pilot nie trafia na pas startowy szeroki przecież i długi aż nadto. Niekierowani żadną wskazówką metodyczną, bez tych wszystkich uogólnień naukowych w przeróżnych, dostępnych nam dziś dysertacjach i publikacjach, poświęconych ludzkiemu systemowi nerwowemu i jego pracy w powietrzu, dociekaliśmy po omacku: kto latać może, a kto nie może. Przeciętny pilot w grupie dostawał 35 — 40 lotów na UTI-MiG-15 z instruktorem, ale miałem i takiego podwładnego, któremu nie wystarczyło 85 lotów. Upierałem się jeszcze, że go wyszkolę, chociaż i ja zacząłem się zniechęcać. Wreszcie udało się Piepielinowi przekonać mnie, że szkoda resursu samolotów i paliwa, i tych wszystkich innych, niemałych przecież kosztów. Pilota z niego nie zrobimy. Dziś szybciej byśmy rozpoznali jego przydatność. Tak, ale dziś mamy w swym ręku wiele różnych środków. Wtedy dopiero rodziło się nasze żądanie, które wcześniej czy później musiało być wypowiedziane głośno i skierowane do panów doktorów medycyny: postarajcie się panowie o przydatne nam kryteria ocen, przyglądajcie się nam, bo mamy chęć żyć cholernie długo, a sami przecież nie wiemy i nie możemy wiedzieć nic o tych tajemnicach, które tkwią w naszych tkankach. Wytłumaczcie nam mechanizmy naszego działania, bo my potrafimy wytłumaczyć jedynie mechanizmy techniczne. Chociaż i tego ostatniego nie jestem pewien całkowicie, gdyż samolot nie jest mniej skomplikowany od pilota. Jest takim samym cudem, szczególnie wtedy, kiedy człowiek zespala się z nim w monolit.

Właśnie to zespolenie...

Cała historia. Zespolenie się pilota z samolotem wyczerpuje nasze życiorysy. Są tego przykłady. Chciałby ciężki dzień Edka Zamorskiego, mojego współlokatora. Też wymyślił lądowanko-miód, aż dreszcze czuję do dziś, gdy cofam się myślą do tej wiosny. Stałem przy kraciastej budzie, jak to się zdarzało często w owym

czasie, gdy młodzi zaczynali latać samodzielnie. Wiedziałem, że to leci Edzio. Prędkość nie podobała mi się od razu. Spodziewałem się tego, że samolot trzaśnie przednim kółkiem podwozia o beton, i odbije się w klasycznym „kangurze". I tak się stało.

Zamarłem, kiedy zobaczyłem drugi, wyższy jeszcze podskok i trzeci, już z utratą kierunku, jeszcze wyższy, jak spostrzegłem ten moment, kiedy samolot się zachybotał i zwalił na skrzydło. Wtedy zamknąłem oczy.

Ani trzasku nie słychać, ani eksplozji?

Patrzę. Samolot się toczy po trawie. Odbił się w jakimś kwarglu skrzydłem od ziemi i spadł na główne koła podwozia jak kot na cztery łapy. No, ten ma szczęście. Takie kozłowanie z reguły kończy się inaczej. Skrzydło powinno się było załamać pod ciężarem konstrukcji. Tam powinien pozostać, gdzie spadł po trzecim odbiciu. A wszystko dlatego, że nie postąpił tak jak powinien przy poprawianiu pierwszego „kozła".

Dziś to jest prosty zabieg, dziś to rzecz podstawowa i dziecinnie łatwa — poprawić kangura. To znaczy zrobić to, co nakazuje instrukcja: zatrzymać drążek sterowy w tym miejscu, w którym był w momencie pierwszego odbicia i zbierać go na siebie tak, aby samolot usiadł

Zdjęcie: L. Zielaskowski

na dwa koła. Nie oddawać od siebie. Ale wtedy, kiedy odruch jeszcze nie jest wykształcony, to znaczy wtedy, kiedy powstaje i zaczyna się utrwalać dopiero, a więc wtedy, kiedy człowiek jeszcze nad nim nie panuje — możliwe są takie cyrki. Nawyk, powiedziałbym, jest wtedy zwierzęcy — raczej odruch warunkowy. Potrzebna jest wówczas ponadto człowiekowi działalność umysłowa. Odruch musi istnieć, ale musi być kontrolowany. Siedzieliśmy więc długo wieczorami, aby rzecz całą wyjaśnić sobie całkowicie, uzasadnić teoretycznie, oprzeć się o aerodynamikę, spojrzeć na przypadek jako na przykład szczególnego działania sił fizycznych na skrzydła i zmian tych sił. Obraz, przeliczenie i wzór fizyczny, wygląd pasa przez oszklenie kabiny , położenie dłoni na drążku sterowym — stać się to wszystko musi jednością i dobrze ułożyć w głowie. Skojarzenie musi przyjść tak samo szybko jak bodziec warunkowy. Gdzieś muszą się spotkać te dwa bodźce i skorelować się. Wtedy samolot usiądzie na dwa koła, prawidłowo, bez niebezpieczeństwa. Upraszczając nieco całą sprawę, można powiedzieć i nie zełgać, że tak wyglądały drugie narodziny mojego kolegi, Edzia Zamorskiego.

Co zaś mojej dotyczy osoby, to już wówczas zdawałem sobie sprawę z roli akuszera, w jakiej występować musiałem z racji uprawnień instruktorskich.

Te przeżycia, o których piszę, pozostawiają we mnie wyraźny ślad, chociaż nie mnie dotyczą bezpośrednio. Jest to okres, w którym zaczynam sobie zdawać sprawę z mojego społecznego położenia, z tego, że jestem jednym z wielu i że wszyscy razem stanowimy całość zwaną pułkiem. I że cokolwiek się zdarzy w pułku, dotyka bezpośrednio każdego z nas, mniej lub więcej. Dowódców i instruktorów, pilotów i personel techniczny.

Tej wiosny także zdarzyło się jeszcze coś, co wymaga, abym technikom teraz poświęcił przynajmniej kilka słów. Miałem samolot z numerem bocznym 24, z numerem płatowca 0308. Starszym technikiem tej maszyny był plutonowy Kisielewski. Mówiłem o nim: „mój technik", on o mnie mówił: „mój pilot". Nie chcę w moim wspomnieniu używać tych truizmów, które się słyszy tak często, jak często jest mowa o roli technika czy mechanika i ich związku z pilotem. Niemal każdy odkrywa tę trudną do odkrycia prawdę: technik ma w ręku życie pilota. Czyli Kisielewski miał w ręku moje życie. Czyli to, że żyję do tej pory, zawdzięczam Kisielewskiemu.

Coś mi się nie podoba w tym niby logicznym ciągu, coś tu brzmi fałszywie.

Skoro pamiętam do dziś nawet numer boczny samolotu i numer płatowca, nie mogę, rzecz jasna, nie pamiętać Kisielewskiego. Był to bardzo miły chłopak, a przy tym dobry fachowiec, darzyliśmy się wzajemnym zaufaniem. On miał zresztą bardzo trudne życie; w ogóle życie technika lotniczego jest trudne. W tym czasie, o którym piszę, oprócz obowiązku opieki nad samolotem, który według mnie jest obowiązkiem najzupełniej wystarczającym, aby pochłonął człowieka bez reszty, miał jeszcze całą masę obowiązków pozatechnicznych, wynikających ze służby żołnierskiej. Ale się nigdy nie skarżył. Przyjmował służbę tak, jak nakazywały rozkazy dzienne, wstawał tak wcześnie, jak wymagał tego samolot, kładł się tak późno, jak było trzeba. Mnie darzył jakąś szczególną sympatią. Wydawało mi się do pewnego czasu, że stanowimy parę raczej wyjątkową. Ale to była pomyłka. Wszyscy piloci i wszyscy technicy związani byli ze sobą tak samo.

Szukam dowodów tego szczególnego związku.

Wiosna zawsze jest okresem szczególnego natężenia pracy personelu technicznego. Nazywa się ten okres w języku techników „przejściem na letnią eksploatację". Chodzi o przygotowanie samolotów do pracy w warunkach lata.

Musiałem na kilka dni wyjechać z pułku, wróciłem, gdy mój samolot był już gotów. Kisielewski powitał mnie radośnie, gdy zbliżałem się do mojej maszyny, przystawił ochoczo drabinkę do kabiny. Otwieram wiatrochron i...

— Co to jest?

Kisielewski stoi przy skrzydle i uśmiecha się.

Ja mrugam oczami. Wnętrze kabiny jest pomalowane na trawiasty kolor.

— Proszę się nie bać. Farba już wyschła — mówi do mnie.

— Po coś to zrobił?

— Mówią, że zielony kolor nie męczy wzroku.

Więc tak. To miało być zrobione z troską o mnie. Taka niespodzianka, taki prezencik, niech go licho porwie, przecież na tę zieleninę patrzeć nie można! Wzdycham tylko.

— Pięknie ci dziękuję.

Tak latałem. Po kilku dniach samolot powrócił do hangaru na dokładny przegląd. Stało się bowiem coś, co wstrząsnęło nami do głębi. W drzazgi poszły nasze dotychczasowe przekonania o jednej z ważnych, nawet bardzo ważnych właściwości samolotu odrzutowego, który, jak wiadomo, posiada skośne skrzydła i ujemne „V".

Instrukcja powiada, że jeśli samolot wpadnie w korkociąg, można wyprowadzić, działając sterem kierunku w przeciwną stronę niż obraca się samolot, drążek sterowy zaś przesunąć w krańcowe przednie położenie.

My powiadaliśmy, że ze względu na skośne skrzydła i ujemne „V", ze względu na małą stateczność, samolot wprawdzie niechętnie wchodzi w korkociąg, ale też nie wychodzi z niego wcale. Jeśli zdarzy się korkociąg — trzeba skakać.

Było to mocno zakorzenione przekonanie. Już przywykać zaczynałem do mojej zielonej jak najzieleńsza trawa kabiny, latałem normalnie, jak się latać powinno, od czasu do czasu wykłócałem się z Piepielinem o jakąś lotniczą rację. Nie było nigdy mowy o pomalowanych kabinach — nie tylko mój Kisielewski był taki łaskaw. Nie było mowy, bo nie chcieliśmy, aby naszym technikom stała się jakaś przykrość. Aż pewnego dnia...

Wylądowałem, oddałem samolot na stoisko, idę do kwadratu, gdzie piloci spędzają swój czas na ziemi, dochodzę do nich, wszyscy się podnieśli i patrzą w stronę, gdzie jest strefa wyższego pilotażu.

O rany!

Samolot w korkociągu!

Wiadomo, co teraz będzie. Za chwilę oddzieli się od niego wiatrochron, a zaraz za nim — fotel z pilotem. Pilotem jest jeden z naszych młodych — Benek H. Słychać w kwadracie korespondencję radiową. Radiostacja, starym zwyczajem, wyniesiona jest na dach SSD.

— Opuszczam samolot.

Od wirującej maszyny odskakuje szklana kopułka. Czekamy na pilota, sanitarka z lekarzem już odjechała ze startu, pędzi przez lotnisko, nie wiadomo jak będzie się czuł pilot po wylądowaniu ze spadochronem. Ale pilot samolotu nie opuszcza, chociaż już powinien, już jest dostatecznie nisko. I wtedy, kiedy wszyscy czekamy na najgorsze, kiedy już nam zaschło w gardłach i zapanowało w kwadracie grobowe milczenie — samolot się uspokoił. Nie obraca się więcej, lecz z lotu już nurkowego wychodzi nisko łagodnym łukiem ku górze.

Wyszedł z korkociągu!

To najpierw rejestrujemy i radość przez nas przechodzi jak iskra elektryczna.

Skupiamy się wokół kierownika lotów, on nas chyba nawet nie zauważa. Pierwszy raz widzę Piepielina w takim stanie. Drży mu ręka, w której trzyma mikrofon. Podnosi go do ust i mówi spokojnie, ale wiem, ile wysiłku woli wkłada w ten udany spokój.

— Lądуj, pas masz wolny.

Samolot wchodzi w zakręt, krąg, podwozie, klapy lądowania.

— Tylko miękko siadaj — dorzuca Piepielin.

On już wszystko wie. Wie to, czego ja nie wiem jeszcze, nie usłyszałem meldunku, lecz ten meldunek był:

— Fotel wyrzucany nie działa.

Więc Piepielin wie, że niebezpieczeństwo nie minęło, że za chwilę zakończy się jeden z najbardziej dramatycznych lotów, jakie kiedykolwiek można oglądać. Lądowanie z odbezpieczonym fotelem wyrzucanym! Będzie wstrząs przy lądowaniu, tego uniknąć nie można. I wtedy, być może, spadnie czymś zatrzymana iglica na zapalnik naboju...

Trudno jest myśleć o tym, co się stanie wówczas. Trzeba się bronić przed widokiem narzucającym się z nieludzką bezwzględnością. On, pilot, ma teraz nogi na orczyku sterowym. Jeśli nabój wystrzeli, te nogi zostaną ucięte, oderwane od tułowia przez krawędź burty kabiny. Ponadto spadochron się nie otworzy przy strzale z wysokości zero. Nie, stanowczo nie można o tym myśleć.

W milczeniu patrzymy, jak samolot spływa na pas. Piepielin nic nie mówi. Skąd tyle mądrości, żeby teraz nic nie podpowiadać, żeby pozwolić się skupić temu młodemu lotnikowi na arcytrudnym lądowaniu? Samolot spływa. Podnosi nos, nie będzie chyba kangura. Piękny profil lądowania, nie można tego nie zauważyć, samolot spływa, jest już nad betonem, błękitne dymki pod kołami, zetknął się z pasem, teraz fotel musi wystrzelić.

A on się toczy. On się toczy po pasie. Leciutko stawia przednie kółko i toczy się.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

AEROKLUBY

UCHWAŁA

którą Podstawowa Organizacja Partyjna PZPR przy Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL podjęła na zebraniu w dniu 9 września 1968 r.

W wyniku szerokiego omówienia zaistniałych wypadków lotniczych w lotnictwie sportowym i po przeanalizowaniu przyczyn i okoliczności sprzyjających ich powstawaniu stwierdzono, że:

1. Niewystarczający jest w pewnych przypadkach stopień dyscyplinowania i wymagalności instruktorów oraz pracowników etatowych, co ujawnia się w drastycznych i jaskrawych przypadkach naruszania dyscypliny lotniczej.

2. Długoletnia eksploatacja zróżnicowanego sprzętu stwarza zwiększone niebezpieczeństwo wypadków z przyczyn trudnych do ujawnienia.

3. Użytkowany przez Aeroklub PRL sprzęt jest w wielu przypadkach adaptowany do zadań, które wykonuje nasze stowarzyszenie, a więc posiada cechy ujemne, których lekceważenie również powoduje wypadki lotnicze.

Znając przyczyny przesłanek i wypadków lotniczych, powodowani głęboką troską, zwracamy uwagę i apelujemy o:

— zwiększenie dbałości, zdyscyplinowania i wymagalności każdego z nas w stosunku do siebie samego i w stosunku do każdego współpracownika, w celu stworzenia prawdziwie dobrego klimatu pracy i współpracy wszystkich pracowników lotnictwa sportowego;

— unowocześnienie metod szkolenia teoretycznego i praktycznego, sprawdzania posiadanych kwalifikacji pilotów i instruktorów, w celu wdrażania świadomej samokontroli działalności lotniczej;

— społeczno-polityczne uwrażliwienie wszystkich pracowników lotnictwa na wagę ich wychowawczej roli, jaką pełnią w toku szkolenia lotniczego.

Podając powyższe do ogólnej wiadomości, pragniemy podkreślić, że zagadnienie bezpieczeństwa wykonywania lotów jest podstawowym elementem naszej działalności, a wyeliminowanie przesłanek i przyczyn tkwiących w czynniku ludzkim przyczyni się do odnowy naszego lotnictwa, a tego oczekuje od nas partia i ojczyzna.

POP PZPR
przy Biurze ZG APRL
Warszawa, dnia 18. IX. 1968 r.

DLA UCZCZENIA V ZJAZDU PZPR

Dla uczczenia V Zjazdu PZPR i 25-lecia ludowego Wojska Polskiego pracownicy i członkowie Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu podjęli zobowiązanie, którego wartość przekracza 40 000 złotych. W ramach tego zobowiązania wykonano m. in. następujące prace: zrównano lotnisko zryte przez dziki, upiększono obejście (sadzenie kwiatów, porządkowanie itp.), pomalowano sprzęt, wykonano gablotki oraz napisy informacyjne.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje czyn koła lotniczego przy szkole podstawowej w Wybczu, które zasadziło około 800 sadzonek kwiatów przywiezionych z własnych ogródków.

Ryszard Lachowicz

KOMUNIKAT

funduszu pilotów na nagrody sportowe

Od dnia 20 czerwca do dnia 1 września 1968 r. na konto „Funduszu pilotów na nagrody sportowe" Nr 1-9-121901 w PKO I OM Warszawa, nadeszły następujące wpłaty:

Uczestnicy VIII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" — 225 zł.
Ob. Stanisław Krych — Nowe Miasto — 500 zł.
Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Gliwickiego — 354 zł.
Aktualny stan konta wynosi — 2 756 zł 73 gr.

Pelagia Majewska

II OGÓLNOPOLSKI NOWOCZESNY PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONOWY

PODTRZYMUJĄC piękną tradycję rozwijania sportu spadochronowego, zorganizowaliśmy w dniach od 5 do 8 września br., pod patronatem Zarządu Zakładowego ZMS WSK Mielec, wspólnie z Aeroklubem Mieleckim, Redakcją Tygodnika „Sportowiec" oraz Dyrekcją Wytwórni — II Ogólnopolski Nowoczesny Pięciobój Spadochronowy.

W zawodach tych wzięło udział 13 aroklubów regionalnych z różnych województw, a to: Mielecki, Kujawski, Bielsko-Bialski, Lubelski, Podkarpacki, Krakowski, Rzeszowski, Łódzki, Warszawski, Katowicki, Gliwicki, Kielecki i WSK „Orlęta" Dęblin.

Pięciobój ten zorganizowaliśmy z okazji jubileuszu 30-lecia naszej wytwórni, 15-lecia istnienia sekcji spadochronowej przy AM oraz 25 rocznicy ludowego Wojska Polskiego.

Zawody nasze zorganizowaliśmy w konkurencjach zespołowych oraz indywidualnych. W pięciu konkurencjach komisja sędziowska oceniała: dwa skoki na celność lądowania, wykonane z wysokości 1 100 m z opóźnionym otwarciem spadochronu do 10 s, jeden skok z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania w grupie 3 skoczków, strzelanie z broni małokalibrowej KBKS, pływanie na dystansie 100 m stylem dowolnym na basenie krytym oraz bieg przełajowy na dystansie 1000 m. Zawody te cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem całego społeczeństwa miasta Mielca.

W klasyfikacji końcowej w konkurencji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Eugeniusz Zieliński — WKS „Orlęta" Dęblin, drugie miejsce — K.Zygowiec z Aeroklubu Łódzkiego, a trzecie K. Skowron z Aeroklubu Mieleckiego.

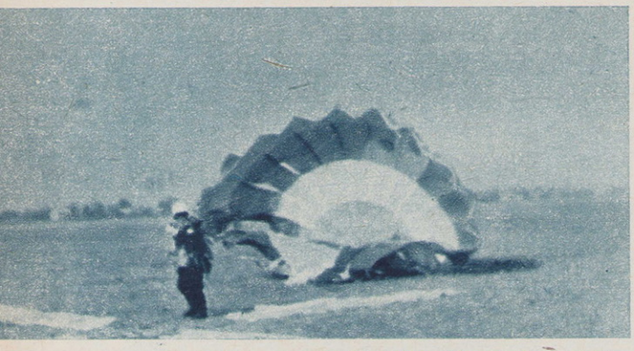
W konkurencjach zespołowych pierwsze miejsce zajęła drużyna WKS „Orlęta" Dęblin, drugie Aeroklub Łódzki, trzecie Aeroklub Podkarpacki.

Na uroczystym zakończeniu wszyscy zawodnicy otrzymali pamiątkowe proporczyki, plakietki oraz cenne nagrody rzeczowe i puchary z rąk dyrektora ekonomicznego wytwórni mgra Kazimierza Raizera oraz Głównego Inżyniera APRL ppłka pil. mgra inż. Ernesta Pujszo.

Chcemy, by zorganizowany drugi już z kolei Nowoczesny Pięciobój Spadochronowy wszedł do tradycji naszych imprez. Stąd też nasz apel i serdeczne zaproszenie na następne zawody, ale już w przyszłym roku.

Trzydniową imprezę zakończyły loty pasażerskie dla mieszkańców naszego miasta.

WŁ. PITROF



Fragment skoków na celność. Niżej: Strzelanie z broni małokalibrowej.

INOWROCŁAW

DNIA 21 września br, na uroczystej akademii poświęconej 35-leciu lotnictwa Ziemi Kujawskiej, Jubilat — Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu — odznaczony został przez GKKFiT MEDALEM 100-LECIA SPORTU POLSKIEGO. Ponadto odznaki 100-lecia Sportu Polskiego otrzymali zasłużeni członkowie klubu: Stanisław Ackerman, Sylwester Jakubowski, Remigiusz Jankowski, Stefan Mrozowicz, Zdzisław Przyjemski, Zenon Sitniak, Jan Walczak, Andrzej Woźniak i Józef Ziętek.

POZNAŃ

TRADYCYJNY, czwarty już z kolei, wyczynowy obóz szybowcowy zorganizowany przez koło ZMS przy Aeroklubie Poznańskim odbył się na lotnisku w Kobylnicy. W obozie wzięło udział 27 uczestników, w tym 7 skoczków spadochronowych. W zorganizowanych zawodach tytuł najaktywniejszego pilota ZMS-owca zdobył Gromosław Czempiński, który zgromadził na swym koncie 22 216 pkt (według regulaminu Memoriału im. R. Bitnera). Dalsze miejsca zajęli: 2. Andrzej Rataj — 17 929 pkt, 3. Marek Andrzejczak — 14 697 pkt, 4. Waldemar Ratajczak — 14 288 pkt, 5. Stefan Makne — 13 679 pkt.

Oprócz obozu wyczynowego na lotnisku zorganizowano także szkolenie podstawowe w ramach LPW I stopnia i szkoleniowy obóz szybowcowy ZHP. W każdym z nich wzięła udział duża grupa młodzieży. Do połowy września w ramach zawodów całorocznych szybownicy poznańscy zdobyli około 178 000 pkt. Andrzej Rataj i Zdzisław Płotkowiak, wykonując przeloty 500 km, uzupełnili odznaki diamentowe. Waldemar Teska zdobył złotą odznakę po wykonaniu przelotu docelowego 300 km, natomiast młodzi piloci Henryk Jurczak i Aleksander Doba za przeloty docelowe 300 km otrzymali diamenty do srebrnych odznak szybowcowych. Tytuły mistrzów sportu przyznano mgr. inż. Jerzemu Lisieckiemu i Waldemarowi Ratajczakowi.

Czwarty z kolei trójmecz pomiędzy Aeroklubami Poznania, Ostrowa i Zielonej Góry zainaugurował kolejną turę wielkopolskich trójmeczów lotniczych, które zdobyły już sobie ustaloną renomę. W święto Manifestu Lipcowego komisja sędziowska ogłosiła wyniki. Drużynowo zwyciężył Aeroklub Poznański, przed Aeroklubem Ostrowskim i Aeroklubem Ziemi Lubuskiej. W konkurencji samolotowej: 1. Wyciślak (Ostrów), 2. Olszański (Poznań), 3. Tomaszewski (Ostrów).

W konkurencji szybowcowej: 1. Czempiński (Poznań), 2. Jakób (Poznań), 3. Ratajczak (Poznań).

W konkurencji spadochronowej: 1. Renz (Poznań), 2. Stanisławiak (Poznań), 3. Kasza (Zielona Góra).

Piękny puchar ufundowany przez przewodniczącego WKZZ w Zielonej Górze pozostał w Aeroklubie Poznańskim.

Andrzej Szymysł

NOWY SĄCZ

ZARZĄD Powiatowy ZMS w Nowym Sączu wraz z Aeroklubem Podhalańskim w dniach od 5 do 25 sierpnia 1968 r. zorganizował obóz szkoleniowy w Łososinie Dolnej koło Nowego Sącza. Na obozie przebywało 25 uczestników. Przeszli oni podstawowe szkolenie szybowcowe. Dla uczczenia V Zjazdu PZPR uczestnicy obozu w ramach czynu społecznego uporządkowali płytę lotniska. Obóz ten jest pierwszą z form szeroko zakrojonej współpracy sądeckiej organizacji ZMS z Aeroklubem Podhalańskim.

AN

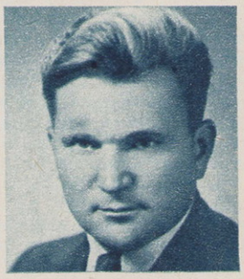
ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

ZYGMUNT SROCZYŃSKI

W latach 1934—1937 ukończył PW Lotnicze. Służbę wojskową odbył w 4 pułku lotniczym w Toruniu. Komendant ośrodka szybowcowego w Borowej Górze, który odbudowuje po zniszczeniach wojennych. Jeden z pierwszych uczestników kursu unifikacyjnego instruktorów szybowcowych. Członek zarządu Aeroklubu Łódzkiego.

ANTONI GRZEŚKIEWICZ

Mgr praw. Działacz społeczny i partyjny. Z lotnictwem zetknął się po wyzwoleniu. Organizator kół lotniczych, pokazów lotniczych i spotkań mieszkańców z pilotami Aeroklubu Białostockiego. Od 1932 r., członek Zarządu Aeroklubu Białostockiego, a od 1964 r. członek prezydium zarządu tego aeroklubu. Inicjator i współorganizator szeregu imprez lotniczych organizowanych na terenie województwa białostockiego.



LEON KŁODECKI

W lotnictwie sportowym od 1931 r., członek aeroklubu akademickiego w Wilnie. W latach 1933—1934 służba wojskowa w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, potem latał w 1 pułku lotniczym w Warszawie i 5 pułku w Lidzie. Na ponad 20 typach samolotów wylatał 2 050 godzin. Od 1947 r. do chwili obecnej działacz Aeroklubu Białostockiego i członek jego władz. Od 1954 r. dyrektor pedagogiczny Technikum Mechanicznego w Białymstoku; założył największe w kraju koło lotnicze i pierwsze w kraju szkolne muzeum lotnicze. Czynnie latający społeczny instruktor AB.

KRZYŻÓWKA

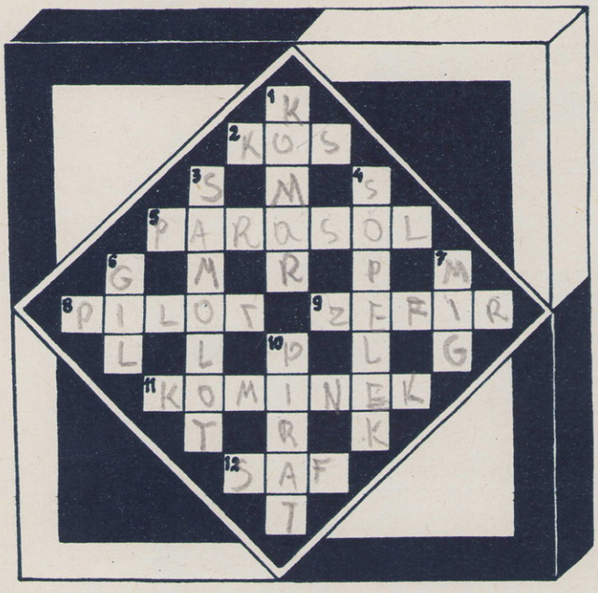
Poziomo: 2 — polski samolot turystyczny lub pięknie śpiewający ptak; 5 — potoczne określenie spadochronu; 8 — rycerz przestworzy; 9 — polski szybowiec wysokowyczynowy; 11 — ustateczniający otwór w wierzchołku czaszy spodochronu; 12 — Skandynawskie Linie Lotnicze.

Pionowo: 1 — szybowiec konstrukcji inż. Antoniego Kocjana; 3 — aerodyna z silnikiem; 4 — w zimie zwisa z dachu (zdrobniale); 6 — szybowiec ze skrzydłami „Muchy - Standard"; 7 — odrzutowe myśliwce będące na uzbrojeniu polskich wojsk lotniczych; 10 — konstrukcja SZD w Bielsku-Białej lub rozbójnik morski.

Opracował **Leon Siwek**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do dnia 20. X. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa, 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Krzyżówka".



W lotniczej KSIĘGARNI

Józef Jaszowski ● PAMIĘTNIK DOWÓDCY RAKIETNIKÓW KONNYCH ● Instytut Wydawniczy „Pax", 1968. Wydanie pierwsze, str. 235, ilustracji 16, cena zł. 25.

„W XIX wieku przyczynili się do rozwoju broni rakietowej Anglik William Congreve i Polak Józef Bem. Congreve, generał artylerii — znany przede wszystkim jako konstruktor rakiet bojowych (złożonych z rury metalowej, napełnionej silnie ubitym prochem strzelniczym jako materiałem napędowym i głowicy zapalającej lub rozpryskowej); rakiety te wystrzeliwane ze specjalnych wyrzutni stosowano od 1806 r. w armii brytyjskiej, a następnie w innych armiach europejskich. Bem, wybitny oficer artylerii i teoretyk — pracował w dziedzinie teorii konstrukcji rakiet."

Tyle mówi encyklopedia o broni rakietowej w Polsce na początku XIX w. Powszechnie też wiadomo, że polski oddział rakietników brał czynny udział w powstaniu listopadowym i w bitwie pod Grochowem. Chlubnie się tam spisał — rakiety spowodowały niesłychany zamęt w masach kawalerii carskiej, która usiłowała odciąć oddziały armii polskiej od mostów przez Wisłę.

O tym ciekawym, stosunkowo b. mało znanym epizodzie dziejów wojskowości polskiej mówi pięknie wydana przez MON w r. 1953 praca J. Bema „Uwagi o rakietach zapalających" i książka, która niedawno (niestety, w niewielkim nakładzie) opuściła prasę drukarską „Pamiętnik dowódcy rakietników konnych". Jest to pierwszy — o ile wiem — opis powstawania oddziałów rakietników w armii Królestwa Kongresowego, dokonany przez człowieka, który je od 1822 r. formował. Oto

fragment pamiętników ówczesnego kapitana I klasy Józefa Jaszowskiego:

„Ponieważ wielki książę powziął był myśl uformowania rakietników pieszych i konnych, gdy dotąd we wszystkich krajach tajemnie pracowano nad udoskonaleniem prac kongrewskich po pracowniach artylerii, ale nigdzie nie było oddziału rakietników, który by był na etacie wojska i z nim na manewrach występował, że zaś w. książę wziął sobie za punkt honoru wojsko polskie na najwyższy szczebel doskonałości doprowadzić — postanowił więc zaprowadzić rakietników konnych i pieszych, przeznaczając na dowódcę korpusu rakietników generała Bontemps, mnie na dowódcę rakietników konnych, a kapitana Karola Skalskiego na dowódcę rakietników pieszych. Twierdzę Modlin za miejsce organizacji nam wyznaczył, wybierając sam ludzi kształtnych z 9 pułków jazdy polskiej do rakietników konnych. Krawców zaś rymarzy i innych rzemieślników dostarczyły rozmaite pułki, którzy pracując przez całą zimę r. 1822/23 z wiosną wszystko ukończyli. Nawet tabor cały rakietniczy w arsenale naszym zbudowany na żelaznych osiach dostałem w cztery konie zaprzężony. Zamiast dział rakietnicy mieli kozły; była to rama z lanego żelaza na czterech kołach osadzona, z której trzy race kongrewskie naraz puszczać było można. Była to tajemnica stanu, więc rama okryta była oponą drelichową, na zielono, jak cały park malowany, tak że, występując z wojskiem na manewrach, nikt nie mógł widzieć aparatu pod oponą ukrytego. Do tego zaś stopnia tajemnicy przestrzegano, że gdy podczas każdorocznego zbierania się wojska do obozu i w okolice Warszawy od 8. VI. do 8. IX. na ćwiczenia miałem race rzucać do tarczy murowanej pod Szwedzkimi Górami blisko Powązek, winienem był w wigilię sztab obozu o tym uwiadomić, a nazajutrz był cały plac żandarmami obstawiony, którzy nikomu, nawet jenerałom piechoty lub jazdy, przez ich łańcuch przejść nie dozwolili".

Starannie opracowaną książkę (indeks osób, przedmowa, nota wydawcy, przypiski) zdobi okładka projektu Andrzeja Radziejewskiego.

J. K.

WOJSKA OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

wodnictwa. Rośnie ilość żołnierzy wyróżnionych odznaką „Wzorowy Żołnierz" oraz pododdziałów posiadających zaszczytne tytuły Drużyn i Kluczy Służby Socjalistycznej.

Nowe zasady przyznawania wyróżniających odznak „Wzorowy Żołnierz" mobilizują stany osobowe naszych jednostek do jeszcze bardziej wytężonej pracy, do uzyskiwania jeszcze lepszych rezultatów w służbie i szkoleniu. Dzięki propagowaniu idei przodownictwa i współzawodnictwa ruch ten zdobył sobie w Wojskach OPK wielu entuzjastów i stał się ruchem niemal powszechnym. Nie ma już ani jednej jednostki Wojsk OPK, gdzie by kilka lub kilkanaście drużyn, załóg, działonów nie posiadało już, bądź nie ubiegało się o tytuł Drużyny Służby Socjalistycznej. Obecnie co trzeci żołnierz jest posiadaczem odznaki „Wzorowy Żołnierz". Przodownictwo w służbie i szkoleniu nie ogranicza się jednak tylko do żołnierzy służby zasadniczej. Obok wielu mistrzów swych specjalności, mechaników, łącznościowców, kierowców, operatorów — tych żołnierzy o przysłowiowych „złotych rękach", jak np. st. sierż. Henryk TOKARSKI, st. sierż. Władysław SŁOŃ, st. sierż. Jerzy KARAŚ, mamy też nie mniej liczne grono doskonałych fachowców wśród kadry zawodowej. Należą do nich np. tacy mistrzowie pilotażu jak: ppłk pil. Stanisław MIELCZAREK, kpt. pil. Henryk PIETRZAK, kpt. pil. Janusz CHARACHAJCZUK, por. pil. Aleksander CIOŁEK, ppor. pil. Stefan PÓŁTURZYCKI oraz wielu innych. Doskonałymi osiągnięciami w pracy bojowej i wychowawczej mogą się poszczycić tacy oficerowie, jak: mjr mgr inż. Jarosław KILJAN, mjr Józef PŁÓCIENNICZAK, kpt. Józef DWORNIAK i inni. Naszą kadrę techniczną godnie reprezentują tacy towarzysze, jak: kpt. Stanisław BALCERAK, por. Tadeusz KOWAL, por. Henryk KRZYSIK. Nie sposób nie wymienić też wysoce cenionych chorążych i podoficerów, jak np.: chor. Jerzy ŁUDZIK, st. sierż. Romuald BULIK czy też st. sierż. Mieczysław JANKOWSKI.

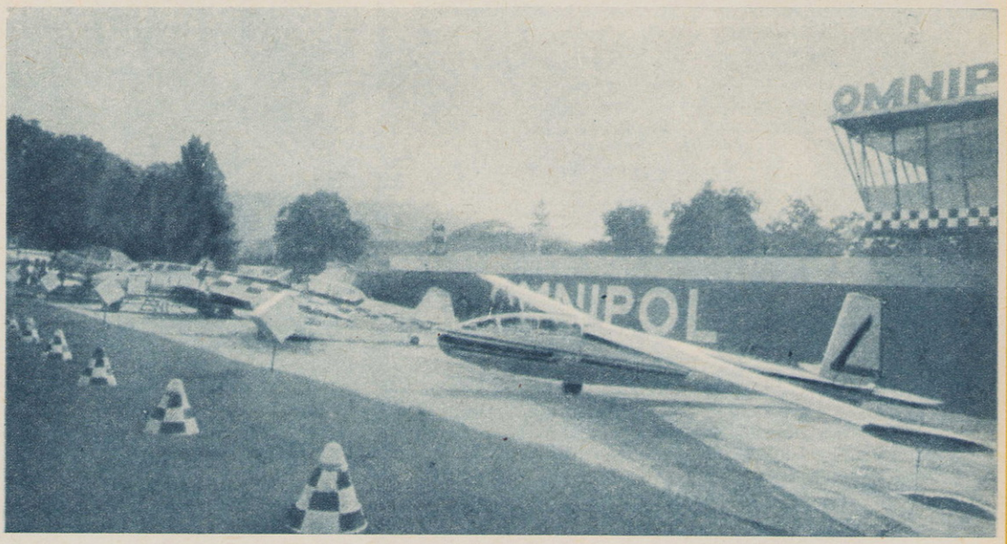
Dla uczczenia XXV rocznicy powstania ludowego Wojska Polskiego nasi żołnierze podjęli wiele zobowiązań i inicjatyw w zakresie wyszkolenia, pracy wychowawczej i produkcyjnej. Realizacja ich przyniosła dalszy wzrost siły i gotowości bojowej naszych wojsk, ulepszenie bazy szkoleniowej oraz znaczne oszczędności. Ogólna szacunkowa wartość zobowiązań natury tylko produkcyjnej wynosi 14,4 mln zł, z czego na rzecz naszych wojsk przypada przeszło 10,9 mln zł.

Wysoki stopień nasycenia jednostek Wojsk OPK środkami nowoczesnej techniki bojowej wymaga od naszych żołnierzy posiadania gruntownego wykształcenia ogólnego i bogatej wiedzy specjalistycznej. Wielu oficerów Wojsk OPK posiada dyplomy wyższych wojskowych i cywilnych uczelni technicznych i humanistycznych. Liczne grono oficerów studiuje aktualnie na wyższych uczelniach w trybie zaocznym. Obecnie niemal połowa naszej kadry oficerskiej posiada wyższe i średnie wykształcenie techniczne. Coraz więcej podoficerów zawodowych i nadterminowych uczęszcza do wieczorowych szkół średnich. W centrum uwagi pozostaje nadal dokształcanie ogólne żołnierzy służby zasadniczej. W ostatnich latach około 10 proc. żołnierzy, którzy nie posiadali wykształcenia podstawowego — uzupełniło je w zakresie VI i VII klasy. W rezultacie programowego szkolenia i doszkalania rokrocznie z Wojsk OPK wychodzą do rezerwy tysiące żołnierzy z podniesionymi kwalifikacjami, bądź zdobytym fachem. Gospodarka narodowa zasilana jest przez dziesiątki i setki mechaników lotniczych i samochodowych, kierowców, traktorzystów, łącznościowców, elektroników i innych specjalistów, którzy prócz zdobytej wiedzy fachowej i specjalności wynoszą z wojska bogaty zasób niezbędnych młodemu obywatelowi wiadomości politycznych.

Jednostki nasze utrzymują stałe i serdeczne kontakty z ludnością cywilną, zacieśniając współpracę na wielu płaszczyznach. Wyrazem tej nierozerwalnej więzi są liczne spotkania oficerów Wojsk OPK z ludnością wsi i miast, z załogami zakładów pracy i młodzieżą szkolną. Tylko w ramach tegorocznej kampanii spotkań wiosennych z ludnością wiejską kadra nasza uczestniczyła w około 1000 spotkań.

Wyrazem więzi ze społeczeństwem jest również aktywny udział naszych wojsk w życiu społeczno-politycznym kraju, w licznych ogólnokrajowych imprezach, czynach, przedsięwzięciach. Stalowe mundury żołnierzy Wojsk OPK znane są w szerokich rzeszach naszego społeczeństwa i to jednakowo dobrze na co dzień, jak i od święta. Zarówno w trudzie pokojowego szkolenia, jak i w pracy społecznej, żołnierze jednostek Wojsk OPK starają się swą ofiarną służbą wnieść jak największy wkład w dzieło umacniania ludowej obronności kraju.

Ppłk mgr A. MONASTYRSKI

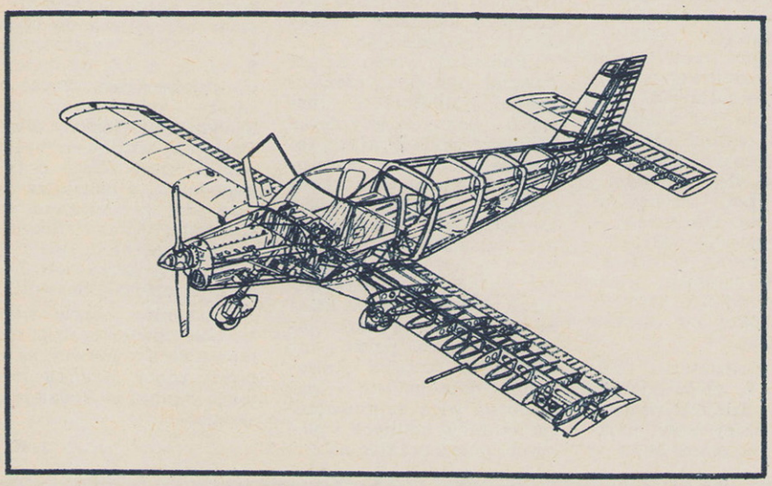


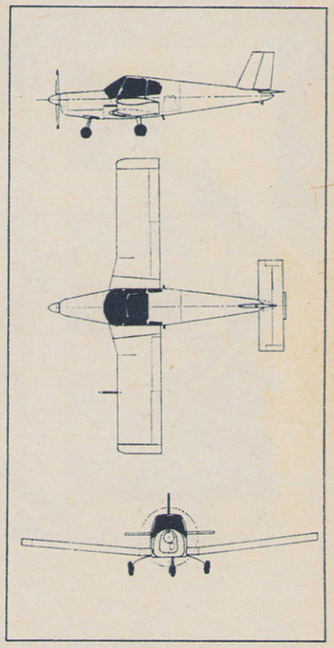
LOTNICTWO NA TARGACH W BRNIE

NA tegorocznych jubileuszowych (50 lat istnienia przemysłu lotniczego CSRS) X Międzynarodowych Targach w Brnie przemysł czechosłowacki wystawił szereg nowości lotniczych. Były to m. in.: jednomiejscowy odrzutowy samolot akrobacyjny L-29 A „Delfin-Akrobat", motoszybowiec L-13J z silnikiem motocyklowym dwusuwowym Jawa M-150, motoszybowiec MK-1, makieta turbośmigłowego samolotu komunikacyjnego L-410 „Turbolet", samolot sportowy Zlin Z-42, radiobusola RKL-41, spadochron PTCH-7, spadochron ćwiczebny PTCH-C, radiolokator lotniskowy RP-2F, wóz startowy DSZ-4. Poza tym znane już z lat ubiegłych samoloty i szybowce, m. in. samolot rolniczy Z-37 „Cmelak", który uzyskał dotąd trzy złote medale: na targach w Brnie, w Lipsku, i na światowej wystawie rolniczej w Moskwie. Warto dodać, że 32 samoloty tego typu zakupiła w br. Niemiecka Republika Demokratyczna.

Na targach podano, że czechosłowackie zjednoczenie przemysłu lotniczego AERO zatrudnia w 15 wytwórniach ponad 29 000 pracowników, z tego 10% przy pracach badawczych i rozwojowych, zwłaszcza we własnym ośrodku badawczym. Dotychczas zbudowano: ponad 2 000 odrzutowych samolotów szkolno-treningowych L-29 „Delfin", ponad 1 000 metalowych szybowców 2-miejscowych L-13 „Blanik", ponad 1 600 samolotów sportowych Zlin „Trener" oraz 460 różnych samolotów rolniczych.

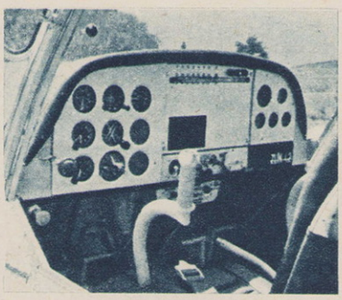
A oto omówienie kilku ciekawszych eksponatów.





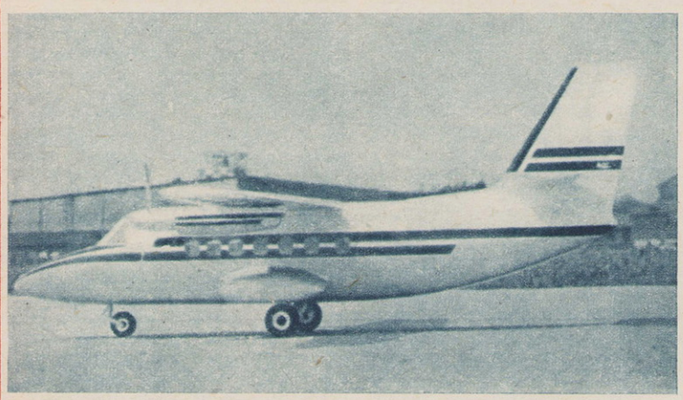
Z-42. Przekrój perspektywiczny przedstawia 2-miejscowy samolot sportowy Zlin Z-42 z silnikiem M-137 o mocy 180 KM przy 2 750 obr/min. Konstrukcja wzorowana na zestawach prefabrykowanych z zamiennością części. Z ciężarem całkowitym 840 kG samolot jest dopuszczony do akrobacji w zakresie przeciążeń od +6 do —3; max. prędkość dopuszczalna —356 km/h.

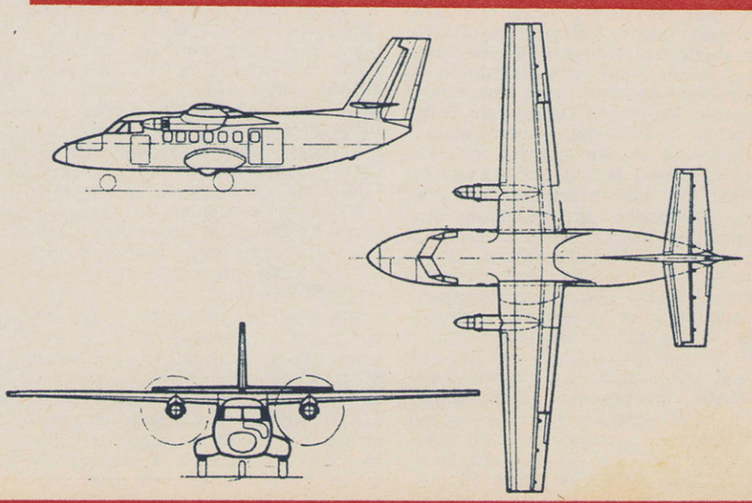
Dla dopuszczalnych przeciążeń +4,4 i —1,76 ciężar całkowity — 920 kG. Rozpiętość — 8,5 m, długość — 7,07 m, pow. nośna — 12,5 m², ciężar własny — 595 do 625 kG. Prędkość max. — 230 km/h, wznoszenie — 5 m/s, pułap — 5 500 m, zasięg — 800 km (max. — 1 300 km). Prędkość przeciągnięcia (z klapami) — 90 km/h, długość startu na przeszkodę 15 m — 460 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 365 m. Z-42 może mieć zaczep holowniczy. Konstrukcja: jak Z-43.



Z-43. Wersja rozwojowa samolotu Z-42. Samolot 4-miejscowy. Elementy obu samolotów są w 80% wspólne. Konstrukcja metalowa z wykorzystaniem laminatów szklanych. Max. ciężar całkowity — 1 250 kG (dopuszczalne przeciążenia od +3,8 do —1,52). Dla dopuszczalnych przeciążeń +4,4 i —1,76 ciężar całkowity —. 950 kG Silnik M-337 o mocy 210 KM.

Rozpiętość — 9,76 m, pow. nośna — 14,5 m². Ciężar własny — 660 kG. Prędkość max. 230 km/h, wznoszenie — 3,3 m/s, pułap — 4 500 m, zasięg — 750 km (max. — 1 200 km). Prędkość przeciągnięcia (z klapami) — 105 km/h długość startu na przeszkodę 15 m — 470 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 470 m.



L-410 „Turbolet". Samolot do przewozu 12—17 pasażerów na krótkich trasach; zdolny do działania z małych, słabo przygotowanych lotnisk. Samolot powstaje w zakładach „Let" w Kunowicach. Start pierwszego prototypu ma nastąpić na początku przyszłego roku. Dwa silniki turbośmigłowe M-601 konstrukcji czechosłowackiej o mocy 700 KM przy obrotach turbiny — 36 000 obr./min. Śmigła 3-łopatowe o średnicy 2,56 m. Jednostkowe zużycie paliwa — 265 G/KM/h. Dużą uwagę zwrócono na użytkowe wykorzystanie wnętrza kadłuba (do dyspozycji jest kabina o długości 6,255 m i objętości 18 m³ oraz dziobowa komora bagażowa — 0,6 m³), a także łatwą obsługę naziemną (niektóre podzespoły są umieszczone w gondolach podwozia).

Rozpiętość — 17,102 m, długość — 13,5 m, wysokość — 5,5 m, pow. nośna — 32,5 m². Ciężar całkowity — 5 100 kG, max. ładunek handlowy — 1 800 kG. Prędkość przelotowa na wys. 3 000 m — 360 km/h. Zasięg z ładunkiem 1 800 kG i rezerwą paliwa (na 30 min lotu) — 200 km, zasięg z ładunkiem 1 500 kG i rezerwą paliwa — 600 km, zasięg z ładunkiem 1 200 kG i rezerwa paliwa — 1 000 km. Rozbieg — 235 m, dobieg (z odwróceniem kierunku ciągu śmigieł) — 200 m. Potrzebna długość lotniska — 670 m (poziom morza) lub 760 m (na wys. 730 m).